

SPUIGAT

september 2023

Scheveningen 500

WK SB-20

Fastnet 2023

ORC Worlds



Officieel cluborgaan van Watersportvereniging Jachtclub Scheveningen

360|advocaten

ALTIJD DE JUISTE KOERS

Specialisten in
Arbeids- en Ondernemingsrecht

360|advocaten T. +31 8 88 36 00 00
Koninginnegracht 19 F. +31 8 48 77 36 05
2514 AB 's Gravenhage info@360advocaten.nl

360advocaten.nl



HOUSE OF YACHTS

OVERWEEGT U DE BOOT TE VERKOPEN?

Maak dan nu gebruik van onze voorjaarsactie!
Neem contact op en wij doen u een vrijblijvend scherp voorstel!

Locatie Bruinisse



Locatie Scheveningen



Jachthaven Bruinisse • Jachthavenweg 71E • 4311 NC Bruinisse | Jachthaven Scheveningen • Hellingweg 120 • 2583 DX Den Haag

WWW.HOUSEOFYACHTS.NL



INHOUD

Iedere uitgave

- 4 Van de redactie
- 6 Eb en vloed van het bestuur

Artikelen

- 5 Wedstrijdleider Erik van Houten
- 8 Opening Lustrumjaar
- 12 Allianz World Sailing
- 16 Ramsgate week met Griel
- 17 JCS TV
- 18 Roeien
- 19 Van de Viscommissie
- 20 Sailwise
- 22 Scheveningen 500
- 26 De Scheepsbieb
- 27 Steigerpraat
- 30 Vesper in de NSR
- 32 Scheveningers in de Fastnet
- 42 Toercommissie
- 44 Moana in de AZAB
- 48 WK SB20 2023
- 52 Ocean Race
- 55 Winterseries
- 56 Scheveningers in de ORC Worlds
- 63 ZOP



Colofon

Jaargang 2023

'Spuigat' is een uitgave van Jachtclub Scheveningen en is gratis verkrijgbaar voor alle leden. Het blad verschijnt vier keer per jaar als clubblad. De uitgave van dit blad is mede mogelijk gemaakt door de adverteerders.

Redactie: Monique Eggink, Alexander Heemsker, Hennie Abbenhues, Aly Anink-Van Driel

Fotografie: Aly Anink-van Driel, Laurens Morel, Sander van der Borch, Twirre Boogaard, Anna Zykova, Christian Beeck, Janis Spurdzins, Felix Diemer, Sascha Klahn en vele andere, waarvoor veel dank!

Voorpagina: Foto: Christian Beeck

Advertentieopgave: info@jachtclub.com

Opmaak: Alexander Heemsker- www.lexgv.nl

Sluitingsdatum kopij volgende nummer: 16 november 2023

Jachtclub Scheveningen
Hellingweg 98
2583 WH Den Haag / Scheveningen

tel: 070-3520017
fax: 070-3506260

Internet: www.jachtclubscheveningen.com
e-mail: info@jachtclubscheveningen.com (algemeen)



Beste Leden,

We genieten van de mooie augustus dagen, maar terugdenkend aan de zomer komen mediterrane taferelen in m'n hoofd, maar ook herfst stormen en zelfs een kanaalrat.

In april begonnen we ons lustrum jaar met een heuse opening waarbij de burgemeester aanwezig was. De ZOP werd weer opgestart, met een leuk initiatief zeilen in Den Haag. Op verschillende locaties werden introductie lessen gegeven om de Haagse schooljeugd kennis te laten maken met zeilen. Heel leuk zeker met het oog op alle grote evenementen die er voor de kust worden gehouden.

Traditioneel beginnen we de dinsdag voor het hemelvaart weekend met de start van de Vuurschepen Race. Maar het evenement start voor de vrijwilligers van de Jachtclub al veel eerder. Veel mensen zetten zich in om van deze aangepaste NSR waarbij de feesttent is vervangen door het clubhuis, al op voorhand een succes te maken. En eerlijk is eerlijk het was een feestje. Het weer werkte natuurlijk ook geweldig mee.

Een week na de NSR begon het WK SB20 waaraan ook onze eigen clubboten meededen. En weer een week later kwam de Ocean Race aan. Het was het Scheveningen aan de middellandse zee. Wat een feestje, het was korte broeken op zee weer. De Scheveningen 500 is dit jaar naar Falmouth gegaan. Door de weersomstandigheden was de start 2x uitgesteld. De oorspronkelijke start van zaterdag werd verplaatst naar zondag, maar ook dat bleek niet haalbaar. Uiteindelijk vertrok de vloot op maandag om 6 uur 's ochtends. En gelukkig was de JAR ook toen beschikbaar om met de bemanning en 2 echtgenotes de vloot te starten.

Met het WK Olympische klasse waren we met het JCS team, aangevuld met vrijwilligers van andere verenigingen, aanwezig om de 49-er en de 49-er FX klasse te starten. Maar ook op de wal hielpen vrijwilligers van de vereniging mee om op verschillende plekken het evenement in goede banen te leiden. Onze jachtclub werd gebruikt

om de vrijwilligers te voeden. En ondanks dat het logistiek best lastig was om alle voorbereide maaltijden in het clubhuis te krijgen. Want ja de gangway met laagwater is met zware karren echt geen feest is het toch gelukt om iedereen van eten te voorzien.

Maar onze leden waren ook op andere locaties druk aan het varen. Zo deden er meerdere Scheveningse boten mee aan de Fastnet. En dat was er weer één. Van heel veel wind bij de start, geen wind en toch weer heel veel wind. Ook in Kiel met de ORC Worlds was wind een ding. Heel veel bij de start tot het is op, op de laatste dag.

De toercommissie is gestart met haar eerste toertocht en met 17 deelnemers is de eerste toertocht van deze commissie een feit. Een leuke tocht naar IJmuiden en lekker gegeten in een strandtent en de volgende dag weer terug. En gedurende al deze activiteiten draaide de haven gewoon door. Tijdens de Ocean Race moest er door passanten gereserveerd worden. Maar de rest van het zomerseizoen konden passanten gewoon terecht. Wel was het zo dat er minder plekken beschikbaar waren. Maar de grootste spelbreker.... Ja daar komt ie weer, de wind. De voorspellingen waren vaak niet zo dat er mensen over zee gingen van langs de kust. Gelukkig konden er in de 10-mooie dagen van het WK Olympische klassen wel gebruik gemaakt worden van de haven en werden de havenmeesters veel gebeld met de vraag of er een ligplaats beschikbaar was. En dan is de loopt de zomer op z'n eind en kijken we naar de winter. Want ja ook deze winter wordt er weer geijspegelt en geijskegelt. Op zondag 15 oktober start de winterserie en dan weer iedere 2 weken. Rond de kerst maken we plaats voor de boom en hopen we om toch echt eens de schaatsten aan te kunnen trekken om die vervolgens op 28 januari weer in het vet op zolder te leggen, want dan start seizoen 2024.

Namens de redactie wensen wij u veel leesplezier,

Monique Eggink

Wie doet wat?

Bestuur Jachtclub Scheveningen

Voorzitter: Marcel Schuttelaar
 Secretaris: Eveline Heijning-Nederlof
 Penningmeester: Henk Baarbé
 Bestuursleden: Anton van Schendel, Raymond Roesink

Havenmeester: Fabian Buijs (06 - 532 93 137)
 Havenmanager: Huub de Haer (070 - 352 0017)

Ereleden: Marie Bovenkamp
 Frans Sluyters
 Peter Anink
 Huib Hoogenraad
 Maarten van der Toorn

Commissies:

Ballotagecommissie
 Voorzitter: Adriaan van Stolk
 Leden: Frank Schouten, Job Kleijn, Harry van Hemert, Jaap Barendregt

Geschillencommissie
 Voorzitter: Ferry Spaans, Nicole Dirksen
 Leden: Ad Zuiderent, Wim Dingjan

Financiële commissie
 Voorzitter: Peter Anink
 Leden: George Jautze, Angelique Hadel, George Westerkamp, Albert Dalmeijer

Haven- en Toewijzingscommissie
 Voorzitter: Eveline Heijning-Nederlof
 Lid: Miech Pronk, Martin Guttet, Huub de Haer, Leon Rodenburg

Clubhuiscommissie
 Paul den Hoed, Jaap Barendrecht, Bas ten Holter

Sponsorcommissie
 Voorzitter: Wytse Bouma
 Leden: Anouk Dumans, Steven Maron, Anton van Schendel

Viscommissie
 Voorzitter: Henk Baarbé
 Leden: Vacant

Zeilcommissie
 Voorzitter: Raymond Roessink
 Leden: Michel Molsberger, Radboud Crul, Tim Lemeer, Wim van Slooten, Erik van Houten, Robert Jockin

Zoute Optimist
 Voorzitter: Pieter Modderman
 Leden: Vacant

Evenementencommissie
 Voorzitter: Anton van Schendel
 Leden: Kees Maarleveld, Boris Gorkovoi, Joris van Duppen, Huib Hoogenraad, Wim van der Loo, Daniël Wiesing

Commissie Planologie
 Voorzitter: Hans Gortworst
 Leden: George Jautze, Marcel Schuttelaar, Miech Pronk, Wim van der Loo

Redactie clubblad het Spuigat
 Hoofdredactie: Hennie Abbenhues
 Redactieleden: Monique Eggink, Alexander Heemskerk, Aly Anink-van Driel

Beheerscommissie website
 Raymond Roesink, Huub de Haer

Voor het meest recente overzicht van de commissies zie: www.jachtclubscheveningen.com/bestuur-commissies



'Ik doe het zelf, maar vooral samen met anderen.'

De redactie vroeg Erik (van Houten) om voor het Spuigat een stukje te schrijven over wat hij doet voor de Jachtclub. Tja, dat wordt mogelijk al snel een 'kijk mij eens'-stukje. Daarom begin ik (Vera, zijn vrouw) met wat ik ervan weet. En laat Erik het aanvullen.

Erik maakt graag een praatje met iedereen op en rond de haven. Dus meestal ga ik alvast richting de boot/auto. Is hij niet in de haven, dan weten de clubleden hem te vinden in zijn doe-het-zelf winkel. En via de diverse Whats-app groepen is hij ook bijna altijd benaderbaar. Zijn bekendste rol is die van wedstrijdleider van de clubwedstrijden binnen onze jachtclub. In de zomer iedere woensdagavond en 's winters om de week op zondag de IJskegel. Daarnaast de Baggercup, de Kortste Nacht en de Indian Summer Cup. De wedstrijdleider bereidt alle clubwedstrijden voor. Verzorgt de inschrijvingen en regelt dat alle schippers op de hoogte zijn van alle ins en outs rond een wedstrijd. Op het water start hij de wedstrijden, is tijdens de wedstrijd contactpersoon met de verkeerscentrale, krijgt na afloop van de deelnemers de finishtijd door (als hij geluk heeft van allemaal...) waarna hij de uitslag van de wedstrijd berekent en aan de deelnemers in het clubhuis bekendmaakt. Protesteren is er niet bij met de clubwedstrijden: bij onderlinge meningsverschillen over acties op het water beperkt de taak van Erik zich meestal tot het aansporen om dit bij een biertje samen op te lossen. En omdat de sfeer altijd heel gezellig is na afloop, blijkt dit de beste

manier. Daarnaast moet voor de competities (Zomeravond en IJskegel) de uitslag ook weer verwerkt worden in een totaal overzicht. En daarbij moet er af en toe ook actuele info op de website van de Jachtclub gezet worden.

Voor iedere wedstrijd vanuit de Jachtclub die met SW te maken heeft, verzorgt Erik de ratings. Dit zijn de Scheveningen 500, de Vuurschepen Race (het SW-deel), de IJspiegel, en sinds 2022 de Back Home Trophy. In de aanloop naar de wedstrijden worden formulieren naar de deelnemende schippers verstuurd. Deze komen dan ingevuld retour en worden verwerkt tot een geldige SW-rating. Alle deelnemers ontvangen een SW-certificaat voor de wedstrijd waarvoor ze hebben ingeschreven. Dit is gebaseerd op de verstrekte gegevens ten aanzien van zeilvoering en uitvoering schip. Het gebeurt wel dat schippers Erik benaderen omdat ze de rating te streng vinden. Soms benadert Erik een schipper als blijkt dat de aangeleverde informatie niet helemaal klopt met de situatie van het schip. Door jaren ervaring, ondertussen alweer een jaar of 8, weet hij vrij aardig hoe alle boten zijn uitgevoerd en wie er af en toe wat verandert. Hij ziet niet alles, maar wel heel veel.

Vanuit zijn rol als wedstrijdleider van de clubwedstrijden zit hij in de zeilcommissie. Deze commissie, de naam zegt het al, houdt zich bezig met alles wat met het wedstrijdzeilen te maken heeft. Met een heel team van vrijwilligers zorgen zij dat er 365 dagen per jaar wedstrijd gezeild kan worden op Scheveningen. (En ik ben wel blij dat het niet echt ook 365 dagen per jaar wordt gedaan, want liefst doet hij zelf aan alle wedstrijden mee!). Naast de clubwedstrijden is hij mede verantwoordelijk voor de verhuur van materiaal zoals wedstrijdboeien.

Een paar jaar geleden kwamen vanuit de ZOP nog wel eens jongeren met de wedstrijden meevaren op de Gamble. Erik noemde laatst nog dat het jammer is dat dit niet meer zo vaak gebeurt. Het is geen officiële taak van hem, maar hij vindt het super om mensen te enthousiasmeren voor het (wedstrijd)zeilen. In de haven heeft Erik voor iedereen een luisterend oor en een wakend oog. Hij heeft korte lijnen met de havenmeesters, de havenmanager, de coördinator van de vrijwilligers van het clubhuis en gelukkig ook met mij.

Groet, Vera.

Eb en vloed van het bestuur



Nazomer!

Nazomer

De kom ligt gelukkig vol passanten en ook de meeste JCS-schepen zijn weer terug in de haven. Het indrukwekkende wk-circus is huiswaarts gekeerd. Tijd voor de laatste zomeravond wedstrijdes. En binnenkort weer de 100 mijl lange Bruine Bank Race en een herhaling van de zo succesvolle toertocht naar IJmuiden. Het mooie weer van de laatste twee weken maakt plaats voor wisselende omstandigheden. De nazomer is aangebroken. Tijd om even te reflecteren op het jubileum seizoen en vooruit te kijken op het najaar.

Vol events

Ik ben een jaar of 25 lid van de Jachtclub. Ik kan me niet heugen ooit zoveel evenementen in een jaar te hebben meegemaakt. Grote internationale zeilwedstrijden zoals Ocean Race en WK. Door ons zelf georganiseerde events als North Sea Regatta, IJspiegels en Kegels, bere gezellige tourtochten, de opening van het clubhuis, zeilen met st. Middin en varen met kids uit Den Haag. Daarnaast tal van gezellige bijeenkomsten in het clubhuis welke in het teken stonden van het 50 jarig jubileum. Zeillessen voor de jeugd met de Opti's, bij de

Afrit in de kom van de haven, op recreatie plassen in de stad Den Haag en op de Kaag. En trainingen inclusief een wereldkampioenschap in de SB20 klasse, u weet wel de bootjes die wij speciaal voor de jeugd aangeschaft hebben om sportief mee te leren zeilen op zee.

Vrijwilligers

Het karakter van onze club kwam mooi naar voren tijdens het WK. Meer dan 1000 deelnemers met zo'n 900 boten uit tientallen landen mochten op 8 banen strijden om het wereldkampioenschap. Samen met 'De Kaag' hebben wij meer dan een week lang 2 banen gerund. Dat betekent voor de begeleiders s'ochtends vroeg in de rib naar de baan, een paar mijl uit de kust. En weer terug, vaak einde dag om wat te eten in het clubhuis. Dat hadden we verhuurd aan het organiserend comité zodat enkele honderden vrijwilligers daar hun ontbijt, lunch en avondmaaltijd konden krijgen. Bij die vrijwilligers zaten een flink aantal leden van JCS. Zeker de eerste dagen, toen de wind doorstond en de zee voor Scheveningen knobbelig was, was dit uiterst zwaar. De zeilers en surfers hadden er minder problemen mee, typerend voor het hoge niveau

van de deelnemers. Door de grote afstand tot de wedstrijdbanen was het evenement voor het publiek aan de kant en onze leden op het water helaas moeilijk te 'belevén', ondanks de prachtige tv opnames die gemaakt werden. Puntje om over na te denken. Maar verder verliep het fantastisch en werd zeilhaven Scheveningen mooi op de kaart gezet.

Fastnet

Deze zomer was er veel keus in zeilraces. Robert Jockin vertrok met de Griel naar de Engelse Oostkust om daar een onwaarschijnlijke serie bekertjes te winnen. Deze oude Dehler 39 vaart uitstekend als er maar wind staat. En die sterke westenwind stond continue door, zo van medio juli tot aan de start van het wk. De deelnemers aan de Scheveningen 500 merkten dat aan den lijve. De start van de ruim 400 mijltocht naar Falmouth werd door de harde zuidwesten wind 1,5 dag uitgesteld. Maar het was maandagochtend nog steeds buffelen voor de deelnemers. De ene depressie volgde de andere op. Zo' beetje de helft van de vloot haalde het einde niet. Ik voer mee aan boord van de Razzle Dazzle, een fikse Hallberg Rassy. Op woensdag kwamen we

dermate traag tegen golf, wind en stroming in, dat het onmogelijk werd op tijd in Falmouth te finishen. Portsmouth werd het eindpunt van onze reis. Zaterdag zou ook het volgende front overtrekken en de condities zagen er erg slecht uit. Dat ondervond een ander deel van de leden van JCS aan den lijve; de bemanning van de boten die voor de Fastnet Race gekozen hadden. Een kleine tien boten kregen onder de Engelse Zuidkust meer dan 35 knoop wind tegen. Met stormfok en dichtgereefd grootzeil moesten zij tegen hoge golven en stroom in. Er zijn indrukwekkende beelden van de start van de race. Meer dan de helft van de JCS boten heeft de race overigens voltooid. Hetgeen op zich al een enorme prestatie is. Tenslotte is een aantal leden, waaronder Radboud Crul met de Rosetta, met hun boot naar Kiel gevaren om daar deel te nemen aan het wk ORC/IRC. De Spitfire tenslotte is per vrachtwagen naar de Middellandse Zee vervoerd om daar mee te doen aan zeilraces. Kortom, zo ziet een ware watersportzomer er uit.

Toeren.

Met de nieuwe IJsvogel, een Linjett 40, ben ik in de 'westperiode' in Nederland gebleven. Ook hier woei en regende het stevig. De prachtige Markerwadden, de minihaven van Schellingwou, Hindeloopen en Texel vormden ons terroir. Nog dwars gelegen in de sluis van Enkhuizen en de eerste kras in ontvangst genomen. 'Jullie Scheveningers kennen natuurlijk geen sluisen', was het vriendelijke commentaar van de buurman die ons opving. Onze ballerina voer op het IJsselmeer soms meer onder dan boven water. Ik was een beetje vergeten dat het daar ook tekeer kan gaan.

Voor de vakantie een tochtje op zee gemaakt met ex-wethouder van Scheveningen Anne Mulder. En er na met Jan Van Zanen, onze burgervader. Beide de schoonheid van haven, zee en kust getoond en de tijd genomen onze visie op haven en watersport te geven. Deze bestuurders zijn overigens erg onder de indruk van ons clubhuis. Waarvan acte. En deze week heb ik van vriend Hans Gortworst een tweede verenigingsscheepje voor JCS in ontvangst mogen nemen. De Windroos, een bijna 11 meter lang zeewaardig en goed zeilend zeiljacht krijgt een voorlopige ligplaats naast het clubhuis. Naast de Paisano hebben we nu dus een tweede scheepje wat benut kan worden voor leden die zelf geen boot hebben

of willen hebben. De fantastisch gelijnde Gipsy Moth 4 welke ook bij het clubhuis lag, ligt nu bij het Scheepvaart Museum in Amsterdam. Simon zal haar regelmatig in Scheveningen exposeren en ook gebruiken ook activiteiten met leden van de JCS.

Communicatie.

De belevenissen van onze leden en veel evenementen zijn terug te zien op JCS tv. Collega bestuurslid Anton van Schendel heeft bij zijn aantreden beloofd de communicatie van de Jachtclub eens flink op te poetsen. Het kanaal heeft nu zo'n 15000 bezoekers getrokken. Mooi dat iedereen op deze wijze meer betrokken raakt bij de club, en veel van dichtbij kan volgen. Met name de real life registraties zijn erg leuk. En geven een goed beeld van de geweldige ontwikkeling van JCS. Die zich overigens steeds meer tot een ware vriendenclub ontwikkelt.

Zorgen zijn er natuurlijk ook. Enkele JCS-vrijwilligers kampen met fikse gezondheidsissues. We wensen hen en hun dierbaren veel sterkte en duimen voor herstel.

Na de matige financiële resultaten van vorig hebben we dit jaar stevig ingezet op de nul lijn. Door de communicatie over de (on) bereikbaarheid van de haven door de vele races en het matige weer, zagen we tot medio augustus minder passanten. Een trend die overigens ook in veel andere havens zichtbaar was. Een kwart van onze inkomsten hangt hiermee samen. Spannend dus. En zo zijn er meer zaken die om aandacht vragen, zoals het onderhoud van de haven. Als laatste wil ik noemen de noodzakelijke versterking van het bestuur. Met het vertrek van Jaap Barendrecht zijn we met een erg kleine groep om de vereniging zodanig te besturen dat we al onze ambities kunnen realiseren. Door leden, voor leden. Help ons mee, de vereniging gezond en energiek de komende jaren door te loodsen. Vijftig jaar JCS zullen we op waardige wijze afsluiten. Het zou mooi zijn, als we op de valreep van dit jubileumjaar het bestuur zodanig op sterkte hebben dat we dit decennium uitgroeien tot het Cowes van de Noordzee.

Marcel Schuttelaar,

Voorzitter JCS.

Opening Lustrumjaar



Officiële opening door Burgemeester van Zanen.

Op zaterdag 1 april vindt de officiële opening van het jubileum lustrum jaar van de Jachtclub plaats en zal het programma Proef de Zee officieel gestart worden. Voor deze gelegenheid komt de burgemeester van Den Haag, Jan van Zanen, speciaal naar ons clubhuis afgereisd. Daar wachten veel kinderen op hem. Samen luiden zij tijdens de ceremonie de bel om het lustrumjaar en Proef de Zee officieel te openen.

In het clubhuis zijn ook standjes ingericht door sponsors van onze club. De sympathieke empathische burgemeester gaat ook langs deze standjes en stelt zich voor met 'Ik ben Jan'. Daarna vertrekt hij om een proefvaart met de Kitty te maken.

Tijdens de bijeenkomst krijgt Jan ook de jubileumeditie van het Spuigat aangeboden. Op de daarop volgende maandag komt er een telefoontje van het stadhuis met het verzoek of de burgemeester op de verzendlijst van het Spuigat geplaatst kan worden. Bij de leden van de redactie is er dan wel sprake van enige trots.

Aly Anink-van Driel
Redactie Spuigat





Ontmoeting bij Haringvlietsluis

Wij komen met onze boot EvaStella uit Hellevoetsluis en willen over zee naar de Roompot. Het is maandagmorgen 12 juni en volgens de Vaarweginformatie Berichten zal de Haringvlietsluis op deze maandag alleen draaien tussen 0900 en 1000 uur. Daarna is de sluis gestremd tot vrijdag 16 juni 1700 uur. Het is maar dat je het weet.

Wij groeten hen en maken een foto voor het Spuigat. Na de schutting gaat de sluis op slot. Jammer voor de twee jachten die aan de buitenkant liggen te wachten. Vrijdag 1700 uur zijn ze aan de beurt. We groeten onze clubgenoten. Aan het einde van het Slijkgat gaan zij de noord in, wij sturen naar de zuid.

En dan zien we de vlag van onze Jachtclub wapperen op een Pion. Drie jongemannen

Aly Anink-van Driel
Redactie Spuigat



De Jachtclub en het WK van World Sailing

Onze Jachtclub neemt een prominente plek in tijdens de Allianz Sailing World Championship van World Sailing, die van 10 – 20 augustus plaats vinden in Scheveningen.

Deze kampioenschappen voor de Olympische klassen zijn een selectie wedstrijd voor de Olympische Spelen van 2024. Peter, mijn man heeft een functie tijdens deze dagen en we kunnen voor ons verblijf met de boot in de haven liggen. Er wordt stormachtig weer voorspeld als we de EvaStella van Bruinisse naar Scheveningen willen brengen. Een week eerder dan gepland varen we de boot om. Daarna loeit het dat het een aard heeft en in de voorbereiding zie ik Ilse Janssen, de project manager, wel zenuwachtig worden van al die regen en stormachtige wind, die voor de nodige zandhopen zorgen. Op de zondag voor de start van het evenement wordt vanaf 1400 uur tot maandag morgen 10 uur alles vanwege voorspelde NW 9 stil gelegd. De volgende morgen blijkt de aangelegde slipway bij het Zuiderstrand voor een gedeelte te zijn weggespoeld. Verbazend hoe snel er weer een nieuwe slipway wordt aangelegd. Wij brengen de week door met logerende kleinkinderen die tot twee maal toe bij een bezoek aan het Zuiderstrand gezandstraald worden. Maar ze willen steeds weer naar de golven die met denderend geweld op de kust neerkomen. En hebben we tijd voor een avondje mosselen eten met Daan en Hennie van de Dickson.

Op zondag 5 augustus komen Peter en ik in het zenuwcentrum van de organisatie op de etage van het Watersportverbond. Daar worden we naar 20 mappen voor de wedstrijdleaders geleid. Of we willen controleren en eventueel correcties invoegen. En dat gaan we. Al gauw zijn we een geoliede machine En zijn 2 uur later 20 mappen gereed. Daarna nog even naar de plek waar de Bridge, de werkplek van Peter voor de komende twee weken gevestigd gaat worden. Op de bovenste etage van het gebouw, naast het Topzeilcentrum gaat het komen en heb je een fantastisch uitzicht op de ingang van de haven en over zee. Er moet nog flink geschoven worden met stoelen en tafels. Maar de zend en ontvangst apparatuur staat al gereed. Het voelt nu al hectisch aan.

Maandag krijgen we ons jasje en t-shirts. Overall zie je vrijwilligers, ook op het afgiftekantoor. Voor mij zijn het onbekende gezichten die bij navraag zelf het initiatief hebben genomen om zich aan te melden voor dit evenement. Een jonge vrouw uit Delft vertelt dat ze op de stormachtige zondag vanuit Delft haar fiets naar Den Haag heeft getrapd. Deze in een vrij parkeer wijk heeft neergezet om terug te gaan met het OV en maandag met de auto

uit Delft naar de fiets te komen om vervolgens weer trappend bij de Jachtclub te arriveren.

Vanaf maandagmiddag mag er worden getraind. Een hele wolk van Ilca's gaat bij het Zuiderstrand te water. De slipway blijkt in orde. Er staat nog steeds veel wind, maar het zonnetje schijnt en het ziet er allemaal veel vriendelijker uit.

In ons clubhuis heeft zich nu een cateraar gevestigd die het ontbijt, de lunch en het avondeten voor de vrijwilligers verzorgd. Een groot aggregaat staat op de wal om de nodige energie te leveren. De registratie van de deelnemers is geopend en overal zie je zeilers met bootjes. Maar er staan ook gigantisch veel fietsen te gebruiken door de deelnemers en vrijwilligers om zich van zeilplek naar logeeradres en terug te kunnen verplaatsen.

Op zee zijn er 8 wedstrijdbanen gedefinieerd. Met prachtige namen als o.a. Tulip, Pancake, Cloggy, Windmill en Cheese. Voor voorbijvarende jachten is er een speciale route aangegeven buiten het hele gebeuren om. Voor bezoekende jachten geldt ook een omleidingsroute. Bij het uitleggen van de



boeien die deze route markeren blijken de in het ankergebied geparkeerde vrachtschepen bij NW wind met hun achtersteven in het wedstrijdgebied te liggen. De verkeersleider lost het op en alle in de weg liggende boten gaan anker op.

En dan wordt er getraind door de zeilers en geoefend door de comités. Er worden computergestuurde boeien gebruikt om de gate te leggen. Bij het team van Tim de Held gaan deze boeien als ze gelegd zijn met een sneltreinvaart terug naar de haven. Een foutje wat opgelost moet worden.

Op donderdag 10 augustus is de opening van het evenement. De president van World Sailing zal de openingshandeling verrichten. Die middag bezoek ik het terrein van Festival at Sea. Veel kinderen van BSO's zie ik rondvaren op het door Optimist on tour gefaciliteerd waterbassin. Ook wordt het waterlaboratorium druk bezocht. Op het water laten de kites en IQfoils hun spectaculaire verrichtingen zien. Een kleurrijke kustlijn heeft dit tot gevolg.

Aan het WK wordt deelgenomen door IQfoil,

Kitefoil, 49er, 49er FX, Nacra 17, ILCA 6 en7, en 470 mixed.

En dan is vrijdag de eerste wedstrijddag. Er staat een lekker briesje en de zee is wat onstuimig. Bij het team van Menno Vercoeteren wordt door de ankerlijn het boegbeslag van het startschip af geslagen. Dat is even einde startschip. Het team van Peter Vd Bosch neemt de honneurs daarna waar en de zeilers ondervinden er verder geen ongemak van.

De door een I-pad bestuurd robotboeien functioneren niet helemaal optimaal. Uit wanhoop worden ze met anker en lijnen voor anker gelegd. Blijkt een zwaar klusje want de boeien hebben een behoorlijk gewicht. En zo zijn er tal van zaken die opgelost moeten worden.

Op de wal repareert Thomas Wilkes het boegbeslag van de Intense en kan Menno Verkouteren zaterdag weer met zijn startschip aan de bak.

En zo rijgen de dagen zich aaneen. De zeilers horen we niet klagen. Het weer is goed. Op

woensdag 16 augustus houdt de wind het even voor gezien. Met de stroom tegen heb je toch wel 10 knopen wind nodig. Uitzet erin. De activiteiten liggen stil. Alle wedstrijden worden verschoven naar de middag en de avond. Om 21.07 gaat deze dag de zon onder. En tot die tijd kan er gezeild worden. Helaas voor de zomeravondwedstrijden, die moeten worden afgelast.

Bij de Nacra 17 is er een speciaal moment. Een deelnemer uit Argentinië, Santiago Lange, 61 jaar oud heeft zijn laatste wedstrijd gevaren. Donderdag is de medal race en daar mogen de eerste tien aan deelnemen, helaas heeft hij zich niet gekwalificeerd. Zes keer nam hij deel aan de Olympische Spelen. Hij stopt nu definitief. Onze KNRM komt met de Kitty deze gebeurtenis een feestelijk tintje te geven.

Op donderdag komt Ilse Jansen langs op de Bridge. Ze probeert elke dag alle disciplines af te gaan om te kijken hoe het gaat. Gisteren zijn de races voor paralympische zeilers succesvol afgesloten. De wedstrijden vonden plaats op het Braassemermeer. Tevreden zeilers en geen incidenten. Ilse kijkt er met een goed gevoel op terug. En hoeft ze niet meer 40 km in de



auto te zitten om deze locatie te bezoeken.

Deze dag staat er voor haar ook een bezoek gepland bij een Scheveningse visser. Even een bakkie doen zoals ze zegt, maar vooral om te vragen of ze niet door het veld willen varen en zich willen houden aan de voorgestelde route.

Op de Bridge wordt het wat rustiger. Nacra 17 en 470 klasse hebben laatste gold en zilver races gevaren en de eerste tien gekwalificeerden varen vandaag de medal race. Een race van 20 minuten, waarvan de uitslag 2 maal telt. Daarnaast lijkt het achter onze boot wel de Kalverstraat. Startschepen, ribs, boeienboten, ze varen af en aan.

Deze dag vaart onze voorzitter Marcel met de burgemeester een toertje langs de wedstrijd velden. Na drie kwartier houden ze ermee op. Het is genoeg.

Op de Bernicia waar Arjen Wildeboer wedstrijdleader is vaart ook Huub onze havenmanager mee. Samen met een heel

team verzorgen ze de baan voor de Nacra's. Als ik na afloop aan Huub vraag hoe hij het heeft beleefd zegt hij: 'Het was als werken in de grootste snoepwinkel van Nederland'. En donderdagavond is er een bomvol clubhuis. Die avond worden alle vrijwilligers gefêteerd op een gratis hapje en drankje. Een uitpuilend clubhuis is het gevolg.

Op vrijdag hebben we een Nederlandse wereldkampioen. Bij de 49-ers winnen Bart Lambriex en Floris van der Werken. Deze wedstrijd baan werd verzorgd door het team van Tim de Held met de Jar als startschip. Tim wordt de koning onder de wedstrijdleaders. Hij weet in een dag zonder wind er toch op het juiste moment een medal race uit te proppen. Bill O'Hara, een beroemde Engelse zeiler en nu coach van 49ers, maakt bij Ilse zijn complimenten over de banen van de 49ers.

Op de steiger kom ik ook Albert Dalmeijer tegen. Hij is met zijn Boston Wheeler van de Kaag naar Scheveningen gekomen om de laatste dagen als Marshall te fungeren. Hij

vaart samen met Lucy en prijst haar om haar stuurmanskunst. Albert is na de eerste dag niet positief. Dit is de eerste en de laatste keer dat hij zich als vrijwilliger beschikbaar stelt. Maar hij houdt het tot het einde vol.

Emiel Jonker komt ook nog even buurten. Hij is finishboot op de baan van de kites. Hij klaagt met name over de Trip junior die, ondanks alle voorzorgsmaatregelen die er genomen zijn, dwars door het veld komt jakkeren en bijna over het finishschip van Emiel heen vaart.

Zaterdag nemen we afscheid van de Bridge. De medalraces van de kites en IQfoils zijn in de ochtend. Dan staat er nog genoeg wind. Het levert bij de IQfoils een Nederlandse Wereldkampioen op. Luuc van Opzeeland wordt een waardige opvolger van Dorian van Rijsselberge. Die dag zijn de medalraces van Ilca 6 en 7. De wind zal er in de middag uitgaan en iedereen is zenuwachtig of het gaat lukken. En dan kunnen we vanaf het scherm bij Festival at Sea zien hoe de races verlopen. Marit Bouwmeester komt uit op

een 4e plek. Helaas geen podiumplaats. Alle deelnemers van deze twee medalraces worden gehuldigd op het podium van Festival at Sea. Een Australiër wint bij de Ilca 7. Bij het spelen van het volkslied wordt eerst het volkslied van Oostenrijk ten gehore gebracht. Foutje. Gelukkig wordt het hersteld en klinkt het Australische volkslied voor de nummer 1 bij de heren. Het land dat het beste heeft gepresteerd blijkt Nederland te zijn. Ook zij worden op het podium gehuldigd.

Dan is de afscheidsceremonie. De vlag van het evenement wordt officieel gestreken door Edwin Lodder samen met de president van World Sailing. Dan zit het erop. Wij krijgen nog een drankje bij Fonk, kletsen even met iedereen en wandelen dan samen terug naar de Jachthaven. In het clubhuis wordt de laatste avondmaaltijd geserveerd. Een mooi evenement is ten einde.

Aly Anink-van Driel
Redactie Spuigat





Ramsgate week, 6 augustus – 11 augustus, en de Griel

Op de laatste dagen van het WK ligt daar opeens weer op zijn plekje in de haven, de Griel, terug van weggeweest. Uiteraard maken we een praatje en Caroline en Robert vertellen enthousiast over hun avonturen rondom de Ramsgate Week.

De Ramsgate Week wordt gevaren rondom de Goodwin Sands. Ze noemen deze week ook wel de kleine Cowesweek en is een zeer "friendly" Regatta. Naast de IRC-klasse waarin Griel meedeed is er ook een Cruiser klasse, vergelijkbaar met onze SW-klasse.

Robert zou deze Regatta aan elk Schevenings lid willen aanbevelen. Er zijn korte wedstrijden en coastals. Elke dag een prijsuitreiking, waarbij onder andere de burgemeester van Ramsgate de prijzen uitreikt. En 's avonds gezellig met elkaar borrelen in het mooie clubhuis.

Er hoeft niet ver gevaren te worden, het wedstrijdgebied ligt direct voor de haven.

De Griel heeft het reuze naar de zin gehad. De laatste dag is daar de strijd om de Gold Cup. Deze Gold Cup is de meeste begeerde Cup van de week. De grote tegenstander van de Griel is de Stiletto van Paul Woodward. Het is een race van 3 uur waarin alle elementen van het zeilen verwerkt zijn. Voor de wind, aan de wind en gijpen, het komt in deze drie uur durende race allemaal aan bod. Stiletto en Griel zitten elkaar stevig op de hielen en bij de finish weet Griel met 1 seconde te winnen van Stiletto en gaat er met de Gold Cup vandoor. Dat betekent wel voor de Griel dat bij de prijsuitreiking deze Cup gevuld moet worden met een fles champagne, 6 eenheden port en brandy. Daarna gaat hij langs de deelnemers om leeg gedronken te worden.

Verder gaat de bemanning van de Griel met een tas vol glaswerk prijzen naar huis en worden ze ook verblijd met een goed gevulde Goodybag.

Volgens Robert en Caroline is de Ramsgateweek een fantastisch evenement voor alle zeilers, zowel NSR- als woensdagavondzeilers. Zet het voor volgend jaar maar in de agenda.

Aly Anink-van Driel
Redactie Spuigat

JCS TV in korte tijd populair tv kanaal

Het begon allemaal met een reportage over "Sinterklaas tegemoet varen", maar inmiddels is de Streaming & Broadcast TV van Jachtclub Scheveningen in korte tijd uitgegroeid tot een volwaardig TV kanaal van betekenis. Sinds de start heeft JCS TV ruim 16.000 unieke kijkers getrokken uit de hele wereld. Populair zijn inmiddels de livestreams of de impressies van videobeelden die "i-reporters" van de club zelf uploaden. Ook hebben we inmiddels vaste sterreporters zoals Dick de Bles.

Uploaden video's kan eenvoudig vanuit de JCS app

Elk lid kan i-reporter worden door eenvoudig video's uploaden via de JCS app. Klik bovenaan op JCS TV en upload je video's. Deze kunnen we dan gebruiken in impressies of journaals.

24/7 uitzending

Een sterk punt is dat JCS TV 24/7 uitzendt met vooraf opgenomen programma's afgewisseld met live streams. Dit blijkt een sterke formule. Dankzij het geavanceerde streaming platform kan met i-phone of ipad eenvoudig live gegaan worden.

Uitzending gemist?

Veel bekeken waren de jubileum TV-shows, maar wie ze gemist heeft kan hieronder de drie uitzendingen van de jubileumshows terug

Word lid van het JCS TV & Communicatie team

"Inmiddels zijn we de experimenteerfase voorbij en gaan we investeren in professionalisering van de livestreams. Zo schaffen we binnenkort een JCS TV Drone aan, een draadloze reporter microfoon en kunnen we livestreams verzorgen met een meer camera productie, aldus initiatiefnemer en bestuurslid Anton van Schendel.

De komende maanden gaan we een TV & Communicatie Team samenstellen. Dit team gaat zich bezighouden met opnames, de programmering en livestreams. Ook gaan we nadrukkelijker aanwezig zijn op social media en via zeil websites. Teamleden krijgen een opleiding in reportages maken van een professionele journalist.

Interesse om mee te doen?

Meld je aan via:
communicatie@jachtclubscheveningen.com



Jubileum TV show deel 1 met Huib Hoogenraad, Wim van der Loo en Miech Pronk



Jubileum TV show deel 2 met Miech Pronk



Jubileum TV show deel 3: The making of the clubhouse



Zelf video's uploaden

Scan de QR-code en load je eigen video's up. Houd er rekening mee dat we in landscape tonen, dus ook graag in landscape aanleveren.



Het weekend van 8 en 9 juli was een weekend van Coastal roeien in Den Haag.

Op 8 juli waren de spectaculaire Beach Sprints georganiseerd door de KNSRB (Koninklijke Nederlandse Studenten Roeibond) waar studenten roeiers zich waagden aan het uitdagende sprintpartcours voor de kust bij Sailcenter 107 in Kijkduin. De Beach Sprints waren een spectaculaire showcase van kracht, techniek en uithoudingsvermogen.

Op 9 juli organiseerde de SRV samen met Hollandia de Endurance Races: De SRV Hollandia Coastal Challenge. Traditiegetrouw was de Afrit weer de gastvrije en gezellige uitvasbasis. Het onweer bleef gelukkig op veilige afstand en zorgde voor een spannende soundtrack onder een zeer geslaagd evenement.

Al bijna twee decennia staat de SRV bekend om het roeien in de traditionele Cornish Pilot gigs, klassieke overnaadse houten roeiboten met hun oorsprong in Zuidwest-Engeland. In de afgelopen jaren heeft Coastal roeien echter ook een prominente plek gekregen in

Scheveningen, ondersteund door de Roeibond (KNRB) organiseert de SRV al jaren één van de mooiste Coastal NK-wedstrijden voor de kust van Scheveningen. Coastal boten zijn moderne, snelle en zeewaardige roeiboten en een mooie aanvulling op onze traditionele Pilot Gigs. Coastal roeien is een relatief nieuwe sport, maar wordt al in overweging genomen voor de Olympische Spelen van 2028 in Los Angeles.

Tot het eind van het jaar heeft de SRV de beschikking over een Coastal roeiboot. Hiermee bieden we onze roeiers nog meer mogelijkheden om te trainen en deel te nemen

aan deze nieuwe, snel groeiende sport. Naast de bekende Pilot Gigs zullen jullie deze Coastal boot de rest van het jaar dus regelmatig in de haven tegenkomen.

Zondag 10 september wordt de SRV Regatta voor Pilot Gigs gehouden. Deze race test mee voor het NK klassement voor Pilot Gigs en zowel ons dames als heren team maken een goede kans op het kampioenschap dit jaar.

Namens de roeicommissie

Rene clavaux

Van de Viscommissie

Als ik dit schrijf is het Allianz WK Zeilen al een paar dagen bezig. Zelf heb ik als visser niet zoveel met zeilen. Maar als ik het enthousiasme zie onder met name de wedstrijdzeilers, en hoe dat enthousiasme ze onderling verbindt, mis ik dat onderlinge verband onder de vissers wel een beetje.

Sinds het succesvol organiseren van het Nederlands Kampioenschap Kleinbootvissen in 2018, waarbij ik onverwacht van de ene dag op de andere voorzitter werd van de viscommissie, ben ik actief gebleven in die commissie. Pogingen om de bezetting van die commissie uit te breiden, zodat we ook weer activiteiten zoals wedstrijden konden organiseren bleven zonder succes. Een van de redenen daarvoor lijkt het wantrouwen onder een deel van de vissers jegens het bestuur van JCS. Dit wantrouwen, dat al langer sluimert, is versterkt door het besluit van de ledenvergadering om in te stemmen met het voorstel van het bestuur voor een nieuw drijvend clubhuis. Er lijkt sprake van een vertrouwenskloof tussen de vissers en de zeilers, zoals we die in politieke zin kennen tussen de stedelijke elite en het platteland. Veel van de vissers zijn voor mijn gevoel weinig of nog nooit in het nieuwe clubhuis geweest. Op voorspraak van Anton van Schendel, binnen het bestuur van JCS verantwoordelijk

voor de communicatie, is daarom besloten de vissers uit te nodigen voor een "gratis" borrel om kennis te maken met ons nieuwe clubhuis. Door de ziekte van Ab de Jong, die een cruciale intermediair is tussen bestuur en vissers, is deze borrel uitgesteld tot een later moment dit najaar.

Al met al begin ik te twijfelen aan het nut van mijn verdere inzet voor de viscommissie. In het besef dat als ik er mee zou stoppen, waarschijnlijk niemand beschikbaar is om het stokje over te nemen. Dat zij dan maar zo. De huidige viscommissie is in een diepe coma, zodat niemand iets merkt als zij een zachte dood sterft. Maar laten we even het effect afwachten van een borrel speciaal voor de vissers, waarbij zij ook hun onderlinge contact kunnen versterken.

De vangsten voor ons deel van de kust zijn de afgelopen maanden belabberd. Er lijkt sprake van een effect van het heien van de

funderingspalen voor de windmolens. Dat gaat met zoveel extreem geweld, dat vissen in de directe omgeving acuut het loodje leggen, en op grotere afstand beschadigd raken en naar rustiger wateren trekken. Als de windmolens eenmaal geplaatst zijn is er kans dat de vissen nog steeds afgeschrikt worden door de trillingen van de wieken en de aandrijftechniek. Of door de elektrische velden van de stroomkabels. Eerder onderzoek van Wageningen University wees uit dat de effecten op flora en fauna gering zijn. Aan de andere kant vormen de funderingspalen een houvast voor aangroei: kleine oases in de zandwoestijn van onze zuidelijke Noordzee. Ook het verbod om tussen de molens te vissen en de forse sanering van de kottervloot kan helpen de visstand te herstellen. We zullen het zien. Petri Heil!

Henk Baarbé



Sailwise

“Dat ik in staat was om zelfstandig te zeilen, heeft me veel meer zelfvertrouwen gegeven. Vooraf had ik niet verwacht dat ik zoveel kon.”

Actieve watersportvakanties voor mensen met een beperking. Daar draait het om bij SailWise. Deelnemers, bemanning, vrijwilligers en sponsors weten dat watersporten bij SailWise meer is dan een leuke tijd op het water of lekker op vakantie gaan. De activiteiten van SailWise dragen bij aan zelfredzaamheid en zelfvertrouwen. Dat is ook de reden dat SailWise bijna 50 jaar geleden is opgericht. Sinds die tijd is SailWise de enige aanbieder in Nederland van meerdaagse actieve watersportvakanties voor mensen met een beperking. Of het nu gaat om een lichamelijke of zintuiglijke handicap, een verstandelijke beperking of niet-aangeboren hersenletsel: bij ons kan iedereen meedoen!

“Inclusie, uitdaging en zelfredzaamheid zijn de sleutelwoorden van onze watersportactiviteiten”, vertelt directeur Renske Rietbergen. “Dankzij de inzet van veel vrijwilligers kunnen jaarlijks zo’n 1.500 mensen met een beperking grenzeloos watersporten bij SailWise. Wij laten hen ervaren welke mogelijkheden de watersport biedt en onze deelnemers ontdekken al snel dat ze met aanpassingen en hulpmiddelen veel meer kunnen dan zij dachten.” Zo kunnen bij SailWise mensen in een rolstoel zelfstandig zeilen en mensen met een visuele beperking een schip besturen.

Vanaf drie locaties in Nederland kan iedereen met een beperking actief watersporten. Watersporteiland Robinson Crusoe dat midden op de Loosdrechtse Plassen ligt. Op het eiland staat een volledig gerenoveerde accommodatie en in de haven liggen tal van (aangepaste) boten. De historische tweemastklipper de Lutgerdina die vanuit Enkhuizen vaart en een watersportaccommodatie met zeilcatamarans in Elahuizen. Alle accommodaties en schepen zijn volledig aangepast en rolstoeltoegankelijk, zodat een beperking geen belemmering meer is voor mensen om bij SailWise te kunnen watersporten.

“In het begin vond ik het best spannend, maar dat bleek helemaal niet nodig.”

Word vrijwilliger bij SailWise

De hulp van vrijwilligers bij onze activiteiten is onmisbaar! Jaarlijks wordt onze vaste bemanning bijgestaan door bijna 300 vrijwilligers. Samen met de deelnemers zorgen onze vrijwilligers ervoor dat alles reilt en zeilt tijdens de watersportactiviteiten. Zo draag je als vrijwilliger bij aan een onvergetelijke tijd op het water voor onze gasten. En zelf beleef je ook een geweldige tijd.

Vrijwilligerswerk is intensief, maar erg leuk en het geeft je bovendien veel energie. Stap uit je comfortzone, verleg je grenzen en ervaar een betekenisvolle en toffe tijd bij SailWise. Je

levert een bijdrage aan de ontwikkeling van deelnemers en je krijgt zelf ook de kans om te groeien en je CV te verrijken! Vrijwilligers, bemanning en deelnemers werken als één groep samen tijdens onze vakanties, zowel tijdens het watersporten als bij het uitvoeren van huishoudelijke taken. Natuurlijk is er voldoende tijd om te kletsen, lol te maken, spelletjes te doen en vakantie te vieren met elkaar. Bij SailWise word je niet zomaar in het diepe gegooid. Voordat je aan de slag gaat nodigen we je uit voor een introductiedag of –weekend. Zo kan je kennismaken met SailWise, onze manier van werken en de accommodaties. En we bereiden je voor op het vrijwilligerswerk.

Ben je geen doorgewinterde watersporter of heb je zelfs nog nooit gezeild? Dat is bij ons geen probleem! Ook voor de begeleiding, ADL-hulp en verpleegkundige zorg van deelnemers zoeken we vrijwilligers.

Ook vrijwilliger worden?
Sailwise.nl/vrijwilliger

“Ze wisten precies de juiste snaren te raken.”

Onze deelnemers

Arie van der Poel (68) is een groot liefhebber van de watersport. Toen hij in 2017 een ongeval kreeg met een dwarslaesie tot gevolg, dacht hij niet dat hij ooit nog zelfstandig zou

kunnen watersporten. Tot hij watersporteiland Robinson Crusoe ontdekte... Nu gaat hij alleen in een zeilbootje het water op en geniet nog steeds van zijn favoriete sport: zeilen.

“Vanuit Heliomare ben ik met een groepsactiviteit voor het eerst bij SailWise gaan zeilen op Robinson Crusoe. Alsof er een wereld voor je opengaat. Ik heb zelf altijd gezeild en had samen met mijn vriendin een catamaran. Op het eiland zeiden ze tegen me: ‘Ga een keer alleen zeilen’. Dat heb ik toen gedaan in een Access Dinghy en jeetje, dat is te gek. Ik kon gewoon even lekker een paar uur zeilen en vergat alles. Ik ben in mijn element met de wind, water en het bootje. Wat wil je nog meer? Ik ga nu het liefst meerdere keren per jaar naar het eiland.”

“Een zeilvakantie bij SailWise vind ik niet duur en ik kom er met veel plezier. Alles is goed geregeld, de sfeer is top en je kan doen en laten wat je wil. Heb je even geen zin om te zeilen, dan is er ook niets aan de hand. Je bent er gewoon een fijne week tussenuit met andere mensen. En even vergeet je dan wat je hebt. Het is jammer dat ik SailWise nu pas heb ontdekt. Had ik het eerder geweten, dan had ik mij als vrijwilliger aangemeld.”

Lisette Koopmans

Lisette Koopmans (30) is geboren met

de progressieve spierziekte SMA (Spinale Musculaire Atrofie). Toen ze klein was kon ze nog lopen, fietsen en skeeleren. Dat werd in de loop van de jaren minder en inmiddels is ze gebonden aan haar elektrische rolstoel. Haar spierziekte belemmert haar echter vrijwel niet in het dagelijks leven. En door haar ervaringen bij SailWise voelt Lisette zich helemaal vrij en zeker op het water!

“De vakanties bij SailWise voelen als thuiskomen. Het is enorm fijn om weer op het eiland te zijn en daar oude bekenden tegen te komen, maar ook om nieuwe mensen te leren kennen. Ik heb er al verschillende vriendschappen aan overgehouden. Het is heerlijk om lekker actief bezig te zijn, het water op te gaan en ondertussen gezellig te kletsen. Ik houd van de afwisseling die daar is. Zo kunnen we ‘s ochtends zeilen, ‘s middags kanoën en de volgende dag suppen.”

“De eerste keer dat ik alleen in een zeilboot de Loosdrechtse Plassen op ging, was echt een overwinning. De bemanning gaf mij het vertrouwen dat ik het kon en het ging ook heel goed. Sindsdien is zeilen is mijn nieuwe hobby geworden. En hoewel ik zelfstandig kan zeilen, vind ik het toch het leukst om gezellig met anderen het water op te gaan.”

SailWise steunen

“Er bestaat geen ‘kan niet’, er wordt altijd wel een manier gevonden waarop iets wél kan. Dat neem ik ook mee in het dagelijks leven.”

Deelnemers betalen bij ons een ‘normale’ eigen bijdrage voor hun vakantie (een prijs die te vergelijken is met de prijs die iemand zonder handicap moet betalen voor een vergelijkbare activiteit). Het aanbieden van watersportvakanties voor mensen met een beperking zorgt voor veel meerkosten, denk hierbij aan extra trainingen van onze bemanning, aangepaste schepen en- aanpassingen aan de accommodaties. De meerkosten rekenen wij niet door aan onze deelnemers, omdat wij vinden dat iedereen de kans moet krijgen om onbeperkt te genieten op het water. Dankzij onze partners is en blijft watersport toegankelijk voor iedereen. Toegankelijke watersport, zowel in fysiek als in financieel opzicht.

Steun je SailWise, dan steun je een inclusieve samenleving waarin iedereen mee kan doen. Watersporten bij SailWise is namelijk veel meer dan een leuke tijd op het water of lekker op vakantie gaan. Door SailWise te steunen maak jij echt een verschil!

Sailwise.nl/steun-ons



Verslag Scheveningen500 Scheveningen-Falmouth 15-21 juli 2023

Met bijdragen van: Rony Grooten (Oneiros), Peter de Weerd (Zwerfer), Kasper Silvius en Wessel Agterhof (Xchange) en Wytse Bouma (Midnight Sun)

“Eindelijk weer zeilen”

Na een onderbreking van vier jaar (2021 viel uit door Corona) kon het bestuur van de Stichting Zeilrace & Rally weer een Editie van Scheveningen500 uitschrijven. Als finish en eindbestemming voor de langebaan wedstrijd en toer/prestatie-tocht werd dit jaar gekozen voor Falmouth. Een prachtige haven met een geweldige historie op zeilgebied. Waarvan de bekendste misschien wel de start en finish van de Golden Globe race in 1967 is. Het jaar waarin (Sir) Robert Knox Johnston won en er in slaagde om als eerste mens non-stop rond de wereld te zeilen.

De Corona-jaren en het annuleren van Editie 2021 waren voor de continuïteit en bekendheid van Scheveningen500 niet gunstig. Gelukkig schreven zich 22 boten in voor Editie 2023. Helaas moesten drie inschrijvers zich wegens bijzondere omstandigheden voortijdig terugtrekken.

Wedstrijd en Toertocht 2023

De Zeilrace en Toer/prestatietocht naar het ‘Zuiden’ kent flinke uitdagingen. Het Kanaal is een van de drukste scheepvaartgebieden van Europa. En daar komen tegenwoordig de windparken met verboden zeilgebieden nog eens bij. Het Kanaal kent sterke zeestromen en wisselende weersomstandigheden. Wat met de overheersende zuidwestenwind veelal

grote stukken opkruisen betekent, op zo nu en dan een ongemakkelijke zee.

Dit jaar stond de start gepland op zaterdagmiddag 15 juli 18:00 uur NZT. Vanwege de in de in de nacht van zaterdag op zondag verwachte zuidwest 7-8 Beaufort moest dat worden uitgesteld. Eerst tot zondag en uiteindelijk zelfs tot maandagochtend 06:00 uur. Voor het bestuur een lastige opgave, om voor iedere deelnemer een acceptabel en verantwoord startmoment te bepalen. Met een extra briefing en na alle schippers gehoord te hebben, werd tot het tweede uitstel besloten. En kon er gestart worden op de vroege maandagmorgen met instemming van verreweg de meeste schippers.

Inkorten wedstrijd baan van 500 naar 400 Nm. Er werd gezeild op twee banen. Een voor de wedstrijdzeilers (m.u.v. de Student League), eerst zuidgaand richting de Maasmond, dan oversteken naar Dover en vervolgens richting Falmouth. De Student League en de Toerklasse zeilden via de Nederlandse -, Belgische - en deels Franse kust om dan bij Calais (of later) over te steken richting Falmouth. Veiligheid en de mogelijkheid om desgewenst snel een haven te kunnen aanlopen, waren de belangrijkste overwegingen om in deze Editie een gesplitst parcours aan te houden. Oorspronkelijk

zouden de wedstrijdzeilers, voorafgaand aan de finish, eerst nog Wolf Rock (bij Lands End) moeten rond. Maar, door de verlate start en om toch nog op vrijdag 21 juli aan te kunnen komen in Falmouth, werd dit deel van de wedstrijd baan geschrapt.

Start, wedstrijd- en Toerverloop

Bij de start in de vroege maandagochtend stond er nog een stevige windkracht 6 uit het zuidwesten en een flinke zeevang, resterend van de nog veel hardere wind in het weekend. Zeventien jachten (2 full crew, 5 double-handed, 3 Student-League en 7 toerscheperen) trotseerden de omstandigheden. Twee schepen bleven achter in Scheveningen. Met 23 tot 27 knopen op kop, halend en soms hakkend in de golven, werd koers gezet naar de Maasmond. Bij de Indusbank boei, gingen de wedstrijdzeilers op een bezeilde koers stuurboord uit richting Engeland. De studenten en toerzeilers voeren, al opkruisend, door langs de Zeeuwse eilanden richting Belgische- en Franse kust.

In de loop van de avond en nacht, later dan verwacht, werden de omstandigheden in lijn met de weersvoorspelling een stuk vriendelijker. Maar voordat het zover was, zagen enkele zeilers zich al genoodzaakt om een haven (Stellendam, Roompot, Breskens, Oostende) aan te lopen. Voor reparaties en/

of om even bij te komen. De meeste schepen konden na deze tussenstop door. Een aantal deelnemers (wedstrijd- en toerzeilers) heeft de eindstreep in Falmouth niet weten te halen. Een combinatie van weers- of persoonlijke omstandigheden, materiaalpech, lekkages en vermoeidheid speelde hierbij een rol. Dit is spijtig uiteraard, want uit ervaring en blijkens de verplichte scheepskeuringen, weten wij dat deelnemers en schepen, goed voorbereid aan de start verschijnen. Waar de Stichting zich sterk maakt voor het veilig en verantwoord uitbreiden van kennis en ervaring met zeezeilen, vinden wij het van goed zeemanschap getuigen om op tijd te stoppen als de omstandigheden daarom vragen. Hulde en respect dus voor die deelnemers die dit moeilijke besluit moesten nemen.

Twaalf schepen slaagden er wel in om Falmouth te bereiken. Waaronder Dehlirious die wegens persoonlijke afwegingen buiten wedstrijdverband en een dag voorafgaand aan de beoogde start naar Wight en vervolgens Falmouth is gevaren.

Wedstrijd-verloop (terugblik van de “overall winnaar”)

Xchange vliegt (double-handed) uit de startblokken en is als tweede bij de Indusbank-boei. Om vervolgens koers te zetten naar het westen. De golven zijn stevig

en de bemanning besluit om vooral met de hand te sturen. Met korte rustpauzes houden ze de concentratie hoog. Rust pakken beide mannen op een “ZeilZitZak”, die ze op de kajuitvloer tussen de tafel en de bank hebben geklemd. Met het zeilpak aan, gaan dan even de ogen dicht om uit te rusten en op te laden. Er wordt “Adventure Food” gegeten die eerste avond...

Zwerfer, met een geduchte wedstrijdcrew eerder al eens winnaar in de Double Handed, verkijkt zich op de aanhoudende harde wind. Met een reefbare genua-3 hebben ze toch wat te veel zeil gezet. Waardoor zij het eerste deel van de baan duidelijk ‘onder-hun-kunnen’ presteren. Later zal Zwerfer haar achterstand, door op stroom dicht onder de Engelse kust te zeilen (een meesterlijke tactiek), haar achterstand van op enig moment 8 uur op de latere winnaar terug weten te brengen tot 2 uur. Een knappe prestatie.

In de vroege dinsdagochtend, een paar mijl voor windpark East Anglia One, haalt de Joint Adventure de genua binnen. Xchange neemt contact op via de marifoon en hoort dat ze lekkage hebben. Door zeil te minderen hoopt de crew minder water binnen te krijgen. De wind neemt inmiddels af en Joint Adventure besluit de motor te starten en koers te zetten naar Dover. Einde wedstrijd helaas. In Dover blijkt dat er een afsluiter naar binnengeslagen is. Het lukt om het lek te stoppen en de

bemanning zeilt onverschrokken door naar Falmouth.

Xchange heeft dan alweer een aantal zeilwissels achter de rug. Het dubbele rif is eruit en het schip zeilt met genua-2. De wind is bij het rond van Dungeness erg dun geworden en Xchange kruipt dicht onder de kaap. Een aantal mijlen achter hen bevinden zich de Fandango en Anne, de 5e deelnemer aan de doublehanded-klasse, Zwerfer en een aantal andere boten. Die worden prompt geparkeerd in een windwak en via de deelnemers-app van het evenement verneemt de Xchange-crew, dat de schipper van de Fandango maar een duik is gaan nemen om de frustraties wat weg te nemen.

In de kopgroep besluit Xchange om ver bij Portland Bill weg te blijven. Een zuidelijker koers dus, want de stroming is daar zeer sterk en deze lijkt vooral flink tegen te gaan staan. Na het passeren van Portland Bill ziet de Xchange, in de nog jonge nacht, plotseling een deklucht aanfloepen en een hoop actie aan boord bij de Midnight Sun. Midnight Sun vaart dan al vele uren in de kopgroep (Xchange, Silver). Achter koploper Vesper vlak voor en op zichtafstand van Xchange en Silver. De twee studenten aan boord (Emma en Nienke) weten zich, geholpen door hun schipper en co-schipper, krantig te weren. En ze varen mee in de voorste gelederen.

Via de marifoon wordt Xchange bijgepraat over





de aktie aan dek. Tijdens het reven in de nacht (met elektrische lier) is een scheur in het voorlijk van het grootzeil ontstaan. Er blijft slechts het 3e rif over om mee te zeilen. Na het klaren van het zeil, waarvoor de dames hun co-schipper in de nacht de mast inhijzen, kan Midnight Sun verder. Maar spijtig genoeg wel met een door het 3e rif sterk gereduceerde snelheid. En dus gaat Xchange en nu hard aan hen voorbij en schuift zij op naar de derde plaats in het wedstrijdveld. Bij het ochtendgloren gaat Xchange op zoek naar Silver om te kijken of ze alsnog als tweede schip Falmouth binnen kan lopen. Vesper, een First 40, met de twee jongste deelnemers aan boord (Chris 13, Daniel 15) - vaart steevast een mijl of zes voor hen uit en die gaan ze niet meer inhalen. Om 19.04 uur (lokale tijd) wordt er gefinished, één minuut na Silver en drie-en-een-half uur na Vesper. Moe, maar blij en voldaan. Met de crew van beide andere schepen wordt The Chain Locker bezocht. Een prachtige en oeroude (1660) Engelse pub, die krap 50 meter van de gangway af ligt. Er is life muziek, veel bier en gin-tonic...

Student-League (terugblik van de winnaar van "het zilver" in de Student-League) Oneiros, de oudste (50 jaar) en kleinste (34ft) boot die de eindstreep haalt, wordt gezeild door twee nog onervaren studenten (Leonie en Martijn) en een ervaren schipper. Het pittige weer levert de eerste 24 uur een zeeziek bemanningslid op, maar van ophouden wil

Martijn niets weten. Nog niet helemaal de oude, herpakt hij zich en in de tweede nacht zeilt hij weer actief mee. Voor beide studenten is dit de eerste lange zeezeiltocht, waarbij ze het vanaf de start meteen flink voor de kiezen krijgen. Op een ruwe zee in een kruisrak met windkracht zes en uitschieters naar zeven. De Kaskelot vaart onder Hi-Aspect en twee reven uitstekend, maar nabij Duinkerken moet toch genua-2 erop en alle reven eruit, opkruisend naar Calais. Helaas net te laat voor stroom mee voor de oversteek naar de Engelse zijde. Op woensdag herhaalt zich het harde wind scenario met uitschieters naar 27 knopen over dek. Beide studenten kunnen prima sturen. Leonie is een rots in de branding en super zeevast. Voor de kust van Brighton kan de zeilvoering bijna niet klein genoeg zijn om redelijk comfortabel de Solent te bereiken. De keuze om buitenom Isle of Wight of door de Solent te varen ligt voor. De crew kiest voor binnendoor. Eenmaal in de Solent valt de wind weg. Wat later neemt de stroom Oneiros in het donker, heel fascinerend, mee richting de Needles. Met heel weinig wind en een enorm sterke stroom, kan de Shingles-bank naast het Needles Channel ternauwernood worden vrij gevaren. Het passeren van de volgende kaap (Bill of Portland) levert Oneiros een geheel nieuwe ervaring op: met Spi achteruit varen. Met weinig wind en een net volle licht-weer-Spi wordt het schip met een gemiddelde SOG van -/1 knoop over een afstand van zeven mijl teruggezet. Daarna steekt de wind weer op en met de Hi-Aspect en later Genua-1 zit

de gang er weer goed in. De laatste 60 mijl is zeer frustrerend. De eerste 30 mijl gaan nog redelijk, maar de tweede 30 mijl met 4 – 8 knopen wind pal west, precies in de richting waar ze heen moeten, wordt een kwelling. Na onnoemelijk veel slagen en met uiteindelijk stroom tegen loopt Oneiros, veel later dan verwacht, Falmouth binnen. De eerste prijs op handicap in de StudentLeague, is dan al niet meer binnen bereik. En de beker (gehaald in 2019 in Saint Malo) moet nu worden afstaan aan Midnight Sun. Energizer, de derde deelnemer in de StudentLeague is in geen velden of wegen te bekennen. Een haperend AIS-systeem is daar mede debet aan. Maar nog meer de grote achterstand, die dit schip inmiddels heeft opgelopen.

Energizer wordt gevaren door een vijf man tellende studentcrew (Abel, Bas, Jesse, Job en Tobias) allen studierend op de zeevaartschool Terschelling). Het lukt Energizer spijtig genoeg niet om voor aanvang van de prijsuitreiking op vrijdagavond 20.00 uur BST in Falmouth binnen te lopen. De bemanning kiest ervoor om na het passeren van Calais langer aan de Franse zijde van het Kanaal door te blijven zeilen. En ze krijgt daarbij te maken met meerdere windstiltes. Meteo in de praktijk en een leermomentje voor deze jonge crew. Die weliswaar vergezeld wordt door beide schipper-eigenaren, maar die de koers en strategie in deze Editie helemaal zelf mag bepalen. Geheel in de geest van de

StudentLeague – waarbij jonge mensen de kans krijgen om zeilend hun weg te vinden over zee, met alles wat daarbij komt kijken. Uiteindelijk wordt de voltallige crew van de Energizer onder een daverend applaus tijdens het diner/prijsuitreiking in Falmouth hartelijk ontvangen. En worden er onder het genot van het, voor studenten lang uitgestelde biertje, vele sterke verhalen uitgewisseld.

Toer

Vivace heeft voorin in het veld de Toer uitgevaren. Een foto van hen onderweg in de app-groep vermeld het onderschrift: "Vivace heeft er zin in. Genieten tot we weer mogen gaan 'stampen' vanavond en morgen". Het geeft een beeld van de omstandigheden ook voor hen.

The Flow, uit de Toerklasse, met ervaren (oud) wedstrijdzeilers aan boord, geeft aan het een fantastische Editie gevonden te hebben. Er moest "diep" worden gegaan en "flink worden gezeild" met soms een aangepast Happy hour. Om even bij te komen werd Yarmouth binnengelopen, maar uiteindelijk werd ook Falmouth bereikt met een uitgelaten en zeer tevreden crew.

Uitvallers

De Razzle Dazzle blijft met het einddoel in zicht, achter in Plymouth. Eerder maakte zij al een stop in Breskens voor een reparatie. De crew heeft onderweg al meerdere dagen korte videoverslagen en beeldmateriaal van

hun reistocht op de website van de JCS geplaatst. Het geeft een mooi inkijkje van het leven aan boord.

Zo heeft iedere deelnemer zijn eigen ervaring, onvermijdelijk horend bij de uitdagingen van de Scheveningen500. Marie is vanwege de weersvooruitzichten niet gestart, Beppie zag zich genoodzaakt om Stellendam aan te lopen en Checkmate ging naar Roopot, beide schepen ontdekten lekkages, die verholpen moest worden. Ora Pro Nobis loopt Oostende binnen en vaart later nog door tot aan Duinkerken. Anne blijft in Brighton, Optie vaart daar juist voorbij maar houdt het in Cowes ook voor gezien wat de Toer betreft. Via de schippersapp wordt wel en wee uitgewisseld voorzien van de nodige plaatjes en bemoedigende woorden.

Eindfeest en prijsuitreiking

Op vrijdagavond worden de in Falmouth aangekomen deelnemers en hun aanhang vergast op een heerlijk lopend vlees-, vis- en vegetarisch buffet. Aan het water in de achtertuin van de prachtige en meer dan 150 jaar oude Royal Cornwall Yacht Club. Waar wij allerhartelijkst werden verwelkomd en toegesproken door de eerste vrouwelijke Commodore uit de geschiedenis van de RCYC, mevrouw Mrs. Sarah Hancock.

Prijzen zijn er voor Kasper Silvius en Wessel Agterhof van de Xchange (dual handed – en overall), voor Silver van Marcel Polderman (full

crew) en Midnight Sun, Nienke De Wall en Emma Kok (Student League).

Warme woorden en een stevig applaus volgt voor iedere deelnemer, waar de schippers van alle aankomende schepen (toer- en wedstrijdzeilers) kort verslag doen van hun wederwaardigheden. De voorzitter van de Stichting vraagt en krijgt een flink applaus voor het doorzettingsvermogen en goede zeemanschap van de uitgevallen deelnemers: een wijs besluit nemen is niet altijd makkelijk, en verdient daarom ieders respect.

Een enerverend en een mooi evenement – is kort samengevat de kern van de vele verhalen. Waardering is er voor het contact met en de nazorg van walkapitein Anja Ganzeboom. Die contact onderhield met uitvallers en schepen, die tijdelijk oponthoud ondervonden. En die daarnaast, tijdens de afsluitende feestavond, op stel en sprong de repatriëring van een studente (deelnemster StudentLeague) vanuit Falmouth naar een muziekfestival in Tjechië waar zij moest optreden, soepel weet te regelen.

Tot slot

Na het uitvallen van Editie 2021 door Corona, was Editie 2023 van Scheveningen500, ondanks de dit jaar niet eenvoudige weersomstandigheden, niets minder dan een overtuigende en inspirerende uitnodiging voor de volgende Scheveningen500 in 2025. Waar wij ons nu al weer op verheugen.



Voor de Scheepsbieb

Titel: Atlas van vuortorens aan het einde van de wereld
(Een literaire reis langs de meest afgelegen vuortorens op aarde)

Schrijver: José Luis Gonzalez Macias

Aantal blz.: 155

ISBN: 978-90-290-9490-0

Soms als ik aan 't opkruisen ben op een overvol fietspad met snelle oplopers en brede tegenliggers, wens ik me zelf naar de vuortoren* van Maatsuyker, een desolaat eiland ten zuiden van Tasmanië.

Hoe lang zou ik het daar, uitkijkend over de Roaring Forties, uithouden?
Zonder krentenbollen nog geen week!

De vuortoren van Maatsuyker is een van de 34 vuortorens die in dit boek belicht worden. Niet alleen op de vuortoren van de Flannan eilanden verdwenen lichtwachters, maar ook de bemanning van de vuortoren van Great Isaac Cay (Bermuda) loste in augustus 1969 op mysterieuze wijze in het niets op.

We kennen allemaal die foto van lichtwachter Theo Malgorn in de deuropening van zijn vuortoren van la Jument (Ouessant) terwijl

een enorme golf over de hele toren raast. Hij liep naar buiten omdat hij de helikopter van de fotograaf hoorde; net op tijd smeed hij de deur dicht.

Op de vuortoren van Smalls, voor de kust van Wales, overleed een van de lichtwachters. De ander zat weken opgescheept met het lijk van zijn collega. Toen het stoffelijk overschot kwalijke dampen begon te produceren, zette hij het buiten, vastgebonden met touwen.

Ida Lewis, dochter van de lichtwachter van Lime Rock, Rhode Island, nam samen met haar moeder vaders taak over toen hij ziek werd.

Omdat zij goed kon zwemmen redde zij een aantal drenkelingen, waardoor zij beroemd werd. Haar foto verscheen op de cover van Harpers' Weekly. In 1879 werd zij zelf tot

vuortorenwachter op haar eigen Ida Lewis Rock Lighthouse benoemd.

De vaak zeer afgelegen kustvuren werden bemand door een of twee, soms drie lichtwachters. Als het stormde, of de noodvlag werd gehesen duurde het vaak weken voordat er een schip langs kwam. Soms te laat, want dan had de gekte, ziekte of honger al toegeslagen.

Zo krijg je van alle 34 vuortorens niet alleen de mooie verhalen, maar ook bijbehorende kaarten en plaatjes; een schitterend boek, bij voorkeur te lezen op een hoogte van minimaal 20 meter, uitzicht op zee en een krentenbol standby.

Harry van Hemert

**Naar verluidt worden er nog vrijwilligers gevraagd.*



Terug naar de kust

"I must go down to the seas again, to the lonely sea and sky, And all I ask is a tall ship and a star to steer her by."
Dichter John Masefield schreef zijn bekende "Sea Fever"(zeekoorts) als antwoord op "the call of the running tide."

Hoe zit dat bij ons, snel- en langzaam zeilers, vissers, motorboters, roeiers en duikers?

Vraag je jezelf wel eens af waarom je, waar je ook bent, uiteindelijk steeds weer bij een haven terecht komt en even de zee moet ruiken? Waarom je blik gevangen wordt door de mooie lijnen van een scherpe boeg die gestaag door een golf ploegt? Of door een ouwe schuit die zieltoegend op de kant ligt.

Of een verre horizon onder grijze wolken? Ergens in je leven moet een moment geweest zijn waarbij de zee zich in je brein heeft genesteld om nooit meer weg te gaan. Zeer waarschijnlijk was je nog kind toen het gebeurde en daarom merkte je er weinig van. Het was immers één van de vele indrukken die je opzoo.

Zo heb ik nog een vage herinnering aan een tochtje op zee met de salonboot W.F. van der Wyck die in de vijftiger jaren vanuit de Scheveningse haven opereerde. De vele zomerse strandbezoeken later hielden de zee warm en zorgden voor de juiste ingrediënten. Dat ik later in de schoolvakanties aanmonsterde op de veerboot Koningin Emma van de Stoomvaartmaatschappij Zeeland, leek een logische vervolgstap. Met het monsterboekje in m'n hand beklom ik de gangway van de Emma en verdwaalde onmiddellijk tussen de trapjes en gangetjes. Ik kreeg een bovenkooi in een vierpersoons hut, die bijna geheel behangen was met centerfolds, en die hingen bij ons thuis niet naast de verjaardagskalender.

Terwijl de eerste klas dining lounge langzaam volliep met huppige passagiers, ging Emma

los van de kant en voer op halve kracht de Nieuwe Waterweg uit. Eerst moesten wij een zeer grote pan soep zonder slagzij via een vettig trapje uit de kombuis ophalen en die naar de dining lounge transporteren. In de pantry smeten wij de vuile borden van de eetsessie in de afwasmachine, droogden ze af met honderden theedoeken en zetten ze weer in de kast.

Als laagste in de scheepshierarchie werden wij, de jongens van de Algemene Dienst, ingezet voor de meest smerige klussen. Vooral als een dikke bries over de Noordzee joeg. Veel passagiers haalden de reling niet en kotsten hun eersteklas menu's in omgekeerde volgorde uit waar ze stonden. Dat gaf een glibberboel, waar anderen weer over uitgleden en empathisch mee begonnen te kotsen.

De eerste klassers die de reling wel haalden losten hun haricots verts en pommes parisiennes amechtig buiten boord. Een dek lager stonden de tweede klassers, ook met hun hoofd buitenboord te recyclen en die kregen dan ook nog de zegen van boven. Dat was lachen natuurlijk.

Gewapend met een puts, stokdweil en een rubber zuiger werd je de ondergelopen gebieden in gestuurd om al die prakties op te ruimen en de verstopte toiletten weer gangbaar te maken, waarbij je aanvankelijk zelf het ook niet meer binnenhiel.

Als je het kotsmanagement goed in de vingers had en zelf niet meer zeeziek werd, begon je te genieten van Emma als ze met 22 knopen

over de blauwe Noordzee denderde.

Als ze haar zusterschip Beatrix midden op de Noordzee op tegenkoers tegenkwam, keek je in een spiegel. Ik volgde het lichtgroene spoor van het kielzog tijdens de nachtreizen, zag de verre blinks van de vuortorens aan de randen van de Noordzee, zwierf nieuwsgierig door de machinekamer tussen de Sulzer diesels door tot waar de twee blinkende schroefassen in zee verdwenen.

Als Roughs tower (Sealand) eenmaal in zicht was zag je Felixstowe in de verte liggen. Emma rondde Landguard Point, stoomde langs Harwich, met het kerktoertje oranje kleurend in een lage zon, en zwaaide bij de Shotley Spit boei bakboord uit richting Parkeston Quay. Aan de overkant glooiden de groene heuvels van Suffolk.

Zo maakte ik als vakantiewerker vele reises tussen Hoek van Holland en Harwich, waarbij de Noordzee zich in vele stemmingen liet zien. Emma was een schip met een roemrucht verleden, (but that's another story) haar passages waren nooit saai.

Zij was mijn courtisane; ik bewonderde haar lijnen, voelde haar hartslag, snoof haar scheepsferomonen op tot diep in m'n longen en poetste haar koper tot spiegels. Het was één groots avontuur en het smaakte naar meer.

Want ik weet 't zeker: Emma, jij was 't, all the way

Harry van Hemert

150 JAAR MAATWERK



Watersport



Tenten



Terras



Stofferen



Industrie



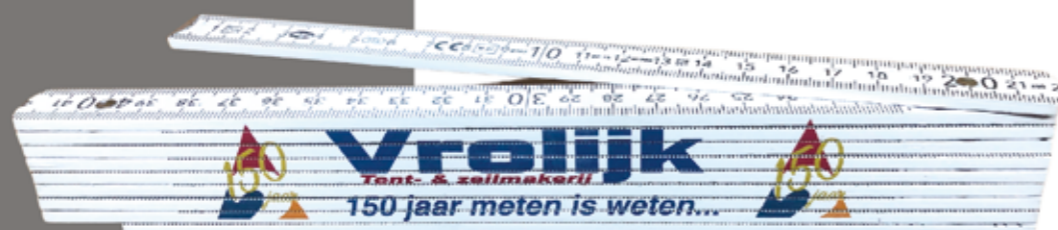
Reparaties

VAN DUIMSTOK
TOT DIGITAAL
METEN & SNIJDEN

**Een zeilmakerij die niet
stil is blijven staan**

Al 150 jaar denkt Zeilmakerij Vrolijk vooruit en oplossingsgericht met onze klanten mee. Dagelijks combineren wij het mooie oude ambacht van zeilmaker met de modernste digitale toepassingen.

Door te blijven innoveren en ons te verdiepen in duurzaamheid, zonder op kwaliteit in te leveren, kunnen we ook in de toekomst de service leveren die u van ons gewend bent.



WILT U ONS HELPEN?

Landelijk wordt de KNRM ongeveer 2.000 keer per jaar ingezet voor reddingen en hulpverleningen op het water. De KNRM doet dit met ruim 1100 vrijwilligers en 70 reddingboten. De KNRM is een zelfstandig opererende hulpverleningsorganisatie die afhankelijk is van donaties. De KNRM ontvangt geen exploitatiesubsidies van de overheid.

Word Redder aan de Wal. Vanaf € 5,- per maand steunt u ons al.

Ga naar www.knrm.nl

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij
T 0255 54 84 54 • info@knrm.nl • www.knrm.nl



DE BESTE REDDERS STAAN AAN WAL
Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij



North Sea Regatta
photo: Sander van der Borch

De North Sea Regatta - Team Vesper leert wedstrijdveren door mijlen te maken.

Sinds oktober vorig jaar hebben we onze nieuwe boot Vesper, een First40. De betekenis van de naam is het moment dat de planeet Venus in het westen boven de horizon staat bij het vallen van de avond. Voorheen hadden we een 26 footer, waarmee we als gezin heel veel zeilden. De afstanden bleven echter beperkt. Nu kunnen we onze horizon verbreden, grotere afstanden afleggen en zelfs wedstrijdveren met een groot team. Daarom vormden we begin dit jaar Team Vesper. Mensen met uiteenlopende zeilervaringen op verschillende boten of andere watersporten op zee. Chris als jongste met 13 jaar. Belangrijkste was de motivatie en het hebben van eigen leerdoelen in het wedstrijdzeilen. Voor 2023 stelden we een wedstrijdprogramma op tot aan de Scheveningen500 in juli. Een leuke bijkomstigheid was dat we allemaal de boot moesten leren kennen.

De eerste off-shore race was in mei als onderdeel van de NSR. We vonden het logisch dat om samen beter te worden, we moesten trainen en mijlen maken door wedstrijden te varen. Teamwork mogelijk maken, vertrouwen op elkaar en natuurlijk vertrouwen in de boot. Voor de voorbereiding kozen we daarom voor de coastals tijdens winterwedstrijden. De eerste was 22 januari dit jaar. We verdeelden posities naar wens. Focus was op boat handling om na de wedstrijd goed te evalueren en te leren. Geweldige voorbeelden van verwarring in namen, afkortingen, vorm en volgorden van alles in en om de boot. We volgden uiteraard de racing pyramid. Na boat-handling volgt pas boat-speed en dan tactiek.

Als voorbereiding op de off-shore, deden we naast de coastals ook een nachttraining en een paar trainingen met Erik van Vuuren. De nachttraining was een rondje windpark Hollandse Kust Zuid. Een moment om te ervaren hoe het zeilen er 's nachts uitziet. Een onweersbui wachtten we af voor vertrek en bij het uitvaren stond Vesper met felle gloed boven de horizon. Het bood de gelegenheid om een wachtsysteem van vier uur op en vier uur af uit te proberen, waarin elke twee uur een wachtwisseling van twee personen plaatsvond. Zij waren elkaars buddies en zo was er elke twee uur een frisse blik. Met Erik zijn we drie keer het water op gegaan en hij heeft laten zien welke winst

er vanuit samenwerking en communicatie in manoeuvres te behalen is. Een geweldige coach met veel geduld en inzicht op wat zowel een individu als ook een team in totaal nodig heeft. Maar ook slimmigheidjes bij handling, de nadruk op markeringen en focus op dat alles op de boot invloed heeft op elkaar. Zo leerden we met de nieuwe (165 m²) A2 het maximale bereiken en oefenden we tien keer achter elkaar het randje van een broach. Maar ook het nut van lozen en het afvlakken en synchroniseren van de zeilen.

Dinsdag 16 mei voeren we naar buiten. De factor 'stoked' was hoog en alert op de start manoeuvres. Op weg naar de NAM22 voeren we

in vuile wind. Wegklappen was beter geweest. We zochten veel naar de juiste instellingen. Van die basics, de karren stonden bijvoorbeeld niet gelijk. De weersomstandigheden waren echter perfect voor een eerste off-shore. De ervaring van het nacht racen sloeg er bij velen positief in. De A3 ging op en bij zonsopkomst zagen we een boorplatform dat tot grote verrassing ten opzichte van het windpark East Anglia bewoog en werd gesleept. Met de snelheid op dat moment konden we voorlangs. Totdat de wind wegviel. Een u-turn was het gevolg en met zo'n 500 meter sleep duurde het even. Na weer wat hoogte te hebben hadden we de motivatie de A2 op te zetten en af te kruizen richting North Shipwash. De reflexfurler van de A3 zat vast. Helaas moesten we Alex hiervoor wakker maken.

Tot de finish sprint heeft de A2 opgestaan. De training met Erik heeft enorm bijgedragen aan het vertrouwen om deze, ondanks toenemende wind, ook op te houden. Samen met de Barracuda en de Barcarolle, zij beiden met spi op en wij af kruisend, voeren we richting de Washington. Daar hield de Evergreen, een groot containerschip, tot grote verbazing van vele boten de race op. Vesper had geluk en zoefde na clearance al reachend achter het schip langs tot aan de voorlaatste boei. De A2 snel binnengehaald en hurry. We crossed the line.

Na een erg leuke tijd met activiteiten langs de Cromwell river en bij de Royal Harwich Yachtclub, deden we een pragmatische evaluatie en maakten we ons klaar voor de North Sea Race. Wat een leermomenten konden we toepassen. Indrukwekkend was het kanon bij de start, het marinevliegtuig daarna en de andere First40 in de race. We kozen na Roughtower niet voor een zeilwissel naar een reacher in tegenstelling tot vele anderen. Later liet de stroming het toe en hebben we de A3 opgezet. We voeren redelijk vooraan om The Galloper heen, kijkend naar de DNX, Moana en 40Love. De 50 mijl daarna laverend richting Smith Knoll, wisselden we naar de J4. Dit was een eerste oefening zeilwissel met helling en met schemer. Het duurde 30 minuten(!). Verder goed gevaren op de stroom, beetje zoeken naar de juiste trim en proberen met de windshifts mee te gaan.

Smith Knoll hebben we vervolgens met een zeer ruime, maar veilige bocht op stroom gerond op de sterren. De accu was leeg en voor korte tijd deed de apparatuur het niet. In het rak richting Ijmuiden was er onduidelijkheid in de wachtoverdracht over de te varen koers. Kost allemaal tijd. Echter, stroom en wind lieten het in de ochtend toe om west van het windpark te varen. Niets te verliezen en dat was een goede keuze. De verloren tijd wonnen

we nu terug. We kwamen de 40Love bij de NAM 22 weer tegen. Zij met spi en wij met de A2 gingen we samen over de finish. Wat een giller.

Toen de Inshores. Onze eerste up-downs. De wedstrijden leerden ons inzien dat de boat-handling er wel degelijk is, maar de snelheid in opvolging van manoeuvres en handling nog niet. Met de numering van de 'last boat in de vloot' en veel wind op dag 3, voeren we slechts vier wedstrijden.

Bij het schrijven van dit artikel hebben we inmiddels de Scheveningen500 naar Falmouth gevaren. Wat een prachtige race en wat een teamprestatie. Line honours kregen we. Op handicap kunnen we zeker nog harder varen. Dus next step is focus op boat speed. Na inmiddels 2000 mijl op de teller, en een sterke drive en enthousiasme in het team, geeft het vertrouwen om de wedstrijd plannen voor 2024 en 2025 in kaart te brengen.

Namens Team Vesper,
Eveline Heijning-Nederlof

Foto's:
Sander van der Borch en Sebastiaan Nederhoed





Midden in beeld achter de zwarte jib Firestorm GBR 8532

Fastnet van de Firestorm

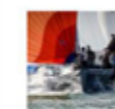
Dat de Fastnet 2023 een pittige zou worden was ruim van tevoren duidelijk. Een abonnement op lage drukgebieden zorgde ervoor dat we de delivery al een dag voor de officiële start van de Scheveningen 500 planden. Een echte delivery betekent tegenwind en regen. We werden op onze wenken bediend. Leuk om te zien dat alle bootjes op de AIS die naar het zuiden voeren, Fastnet deelnemers waren - Panther, Jalla Jalla en Frans Duvel 2.

Voor de Fastnet hadden we een target uitgezocht, Jago, een andere J/109 die in de IRC iedere keer hoog scored. Zo'n target is niet alleen belangrijk om je performance te vergelijken, maar ook voor de motivatie. Omdat we de aanvaring bij Hurst Castle van de vorige editie nog vers in het geheugen hadden, maakten we ons eigenlijk nog wel de meeste zorgen over de start. Gelukkig kwam de RORC zelf met het idee de snellere klassen eerst te laten starten. Tijdens de start voeren we met dubbel gereefd grootzeil en de kleinere jib 4. We haakten onmiddellijk aan bij Jago en we voeren enige tijd over stuurboord gelijk op. Jago lag iets gunstiger en we besloten weg te tacken en daarbij

zoveel mogelijk het midden van de Solent te houden in verband met stroom voordeel. De Solent was een fantastisch upwind rak. Met zoveel IRC 3 boten best lastig om je tacks zo te timen dat je niet hoeft uit te wijken, wat natuurlijk snelheid kost. Firestorm was perfect in balans en we konden dat in het hoge performance percentage terug zien. Tot aan Hurst Castle was de wind niet eens zo sterk, rond 25 knopen en merk je hoe relatief beschut de Solent kan zijn. Maar na Hurst nam de wind flink toe en omdat de stroom steeds sterker met ons mee liep kon je dat richting de Needles goed merken in de golven. Firestorm liep super goed en bij de Needles hadden we Jago een stuk achter ons gelaten.

Vorbij de Needles werd het echt rauw de wind nam toe tot ver in de 30 knopen en de golven werden heel steil. Je probeert golven mooi aan te snijden om snelheid te houden en klappen van Firestorm te voorkomen. Ik begon me af te vragen hoe dat straks in het donker zou gaan, maar de stuurautomaat bleek het boven verwachting te kunnen. De wind was nog niet de grootste issue, maar de golven maakten het ongekend ingewikkeld.

Bij vlagen van 44 knopen, lagen we zo schuin dat de kielwerking verdween en we, net als veel andere boten, zijwaarts werden weggeblazen. Jochem begon zich door de zeegang steeds minder prettig te voelen en ik



JAGO YACHT Racing Team

July 25 at 5:15 PM

Wim van Slooten hiya I really don't blame you! It was horrid so was going round Lands End, just as bad! But hey I retired last race and just want to tick a big box....just about to round the Rock. All the best....and yes hope to catch up sometime. Cheers

Leuk berichtje van J/109 Jago

vond dat het steeds minder met zeilen te maken had. We besloten het nog even aan te zien richting Portland Bill.

Het marifoon verkeer was inmiddels intens geworden, een MayDay van een boot die bij de Needles zonk, masten overboord, een bewusteloze waarvoor een helikopter evacuatie gepland werd en een man overboard PLB activatie. Solent Coastguard moest steeds sneller spreken om de 28 incidenten van die avond bij te houden.

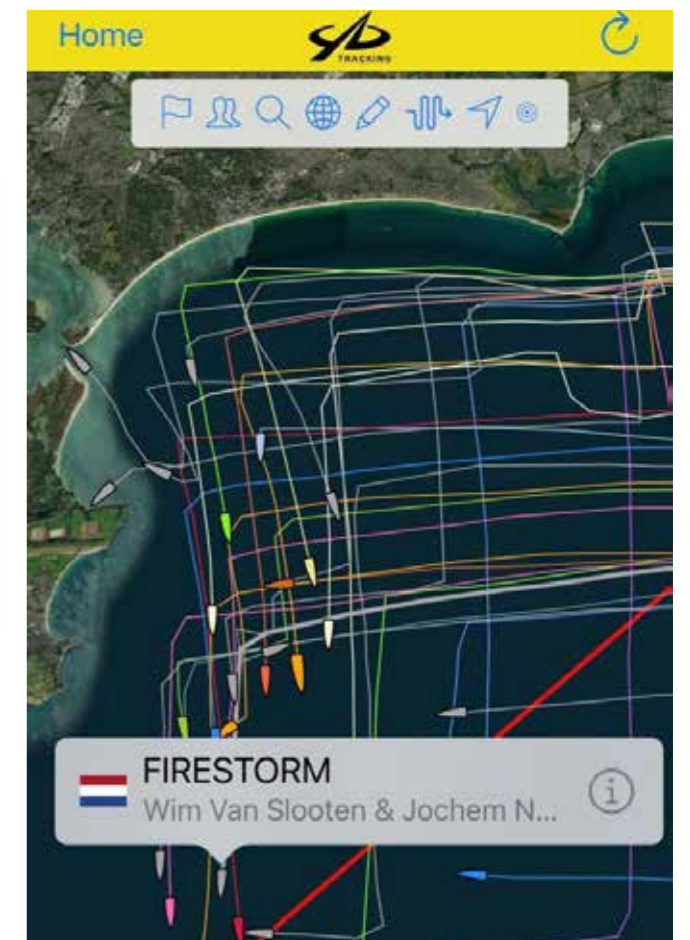
Jochem was enige tijd onderdeks gebleven en vertelde dat het wat hem betreft mooi was geweest. Ik was het met 'm eens en het besluit was unaniem.

Terug naar de Solent liepen we 20 knopen boatspeed een absoluut record voor Firestorm. Bij de Needles kregen we nog even een flinke breker in de kuip. Het ene moment vaar je 60 graden en na de impact waarbij je volledig gedesoriënteerd bent, vaar je 250 graden. Gelukkig waren we beiden aangeliend. Ongelukkig was de ingang niet dicht en hadden binnen water over de vloer. De laptop met Expedition gaf geen beeld meer, maar nog wel z'n waypoints aan de instrumenten buiten. De iPad was er ook mee opgehouden evenals Jochem's iPhone die al een barst in de display had. De B&G plotter bewees z'n diensten weer eens.

In retrospectief.

Ik had heel graag een mooie lange tactische wedstrijd gevaren. Dit waren condities waar we niet voor uitgerust waren. Ver in de 30 knopen wind vraagt een derde rif en een reefbare jib 4 om nog performance te kunnen leveren. Storm jib en trysail hadden gekund, maar dat doe je niet even met z'n tweeën. Wat mijzelf betreft, ik heb aan zes Fastnets deelgenomen en er vier gefinished, waarvan drie met Firestorm. Ik had geen behoefte meer om mens en materieel tot het uiterste te pushen. Uiteindelijk is Firestorm één van de bijna 170 boten die zich heeft teruggetrokken.

Wim van Slooten



Het moment waarop we ons terugtrokken. We lagen best goed bij de eerste 5 boten in IRC 3



Mike Yates will compete two-handed on Jago with Will Holland © Rick Tomlinson

Wim van Slooten and Jochem Nonhebel will be racing J/109 Firestorm (NED). They are a highly experienced doublehanded team from Jachtclub Scheveningen. Wim has been competing Two-Handed and this is the fifth Rolex Fastnet Race for Firestorm. Rob Cotterill's J/109 Mojo Risin' (GBR), fully crewed by family and friends, is having a superb season with RORC. Mojo Risin' is in third place for the RORC Season's Points Championship.

RORC over IRC 3 class in de Fastnet...



Fastnet 2023 met de Jaffix (Double Handed)

Ik ga voor ik kan rusten nog even naar de wc, maar helaas, even normaal naar de wc gaan zit er ook deze keer niet in, het is wéér letterlijk een shitzooi! Nog erger dan het al was, dit moet eerst opgeruimd worden. Een paar uur geleden nog schoongemaakt. Waar komt dit toch door?

We hebben net met veel moeite en tijdverlies de nieuwe genoa 3 weggehaald en ingeruild voor de stormfok, nu we een stukje moeten opkruisen naast de Scilly's en de TSS aldaar. Onze oude genoa (die we tot een 4 kunnen reven) is helaas eerder ter ziele gegaan, waardoor we niet veel keus meer hebben nu we weer urenlang tegen een windkracht 6 en golven in moeten hakken. Ik denk juist een stukje te kunnen uitrusten nadat ik het roer heb overgedragen aan Paul maar helaas, die wc is dus weer overgelopen, en daarnaast doet ook de koelkast het al ruim een dag niet meer (wat inmiddels al tot de nodige bijzondere Franse kaas geuren leidt). Weer schoonmaken, weer overal water wegpompen. En de bedorven melk moet ook maar eens overboord. Het wordt me allemaal te veel! Waar doen we dit nog voor? Een goede score zit er niet meer in, daarbij er komt later nog een front aan met 40 plus wind en die Fastnet rots zijn we ook

al diverse keren gepasseerd. Is dit het allemaal nog wel waard, en hoe veilig is het nog als we straks weer door een storm heen moeten?

We besluiten dat het tijd wordt om de Scilly's maar eens van nabij te bekijken, weer wat anders dan er vol gas langs zeilen, wat we heel wat keren gedaan hebben. De rust komt over ons heen, lekker relaxed aan een balletje hangen in de baai bij Hugh Town op St. Mary. Helaas geen bijboot om even op het land te stappen, maar wat geeft het? We krijgen er een paar gratis extra mooie zeildagen voor terug. Lekker spinakeren naar Falmouth, daar een dagje bijkomen en vervolgens in 1 ruk met spi en gemiddeld 10 knoop door naar Cherbourg. Leuk om in de verte de verschillende deelnemers te zien die wel de rots gerond hebben. Waaronder de in 1960 voor Bruynzeel gebouwde en inmiddels geheel gerenoveerde Stormvogel, die we op

afstand in volle glorie (spi voorop en bolle jan aan de bezaanmast) met hoge snelheid naar de finish zien racen.

Als we zelf Cherbourg naderen, komen we tussen de deelnemers die we ook nabij hadden toen we uitstapten bij de Scilly's. We weten ze mooi achter ons te laten, wat toch nog een beetje competitiegevoel geeft. En bij de finishlijn krijgen we zowaar een toeter en de melding "Jaffix congratulations with your finish." Kennelijk was ons retirement daar nog niet doorgedrongen. En ook al hebben we de rots niet gerond, dit geeft toch een goed gevoel, waardoor het feestje dat we samen met de eerder die dag wel gefinishte Narwal bemanning vieren, ook voor ons een echt feest is.

Floris Ingen Housz en Paul Krekel

De Fastnet Race aan boord van J/112e Narwal

Na 3 jaar varen op de Sailmon JR (J/112e van Ronald Prins, inmiddels helaas verkocht), waarbij we veel van het onderhoud en de organisatie rondom de wedstrijden als team zelf deden, was het even wennen om voor zo'n grote race als de Fastnet op te stappen op een 'kant en klare boot'.

Begin juni bleek dat ik mee kon op de J/112e Narwal van Ubbo Neisingh uit Muiderzand. Met nog iets meer dan een maand te gaan voor de start op zaterdag 22 juli was de boot logischerwijs al nagenoeg klaar en ook aan de eis van 300 kwalificatiemijlen met 50% van de bemanning was al voldaan. Dus mijn voorbereiding bestond dit keer uit een safety-training met het team, een woensdagavondwedstrijd bij Flevomare en nog een zondag voor de laatste klusjes aan de boot.

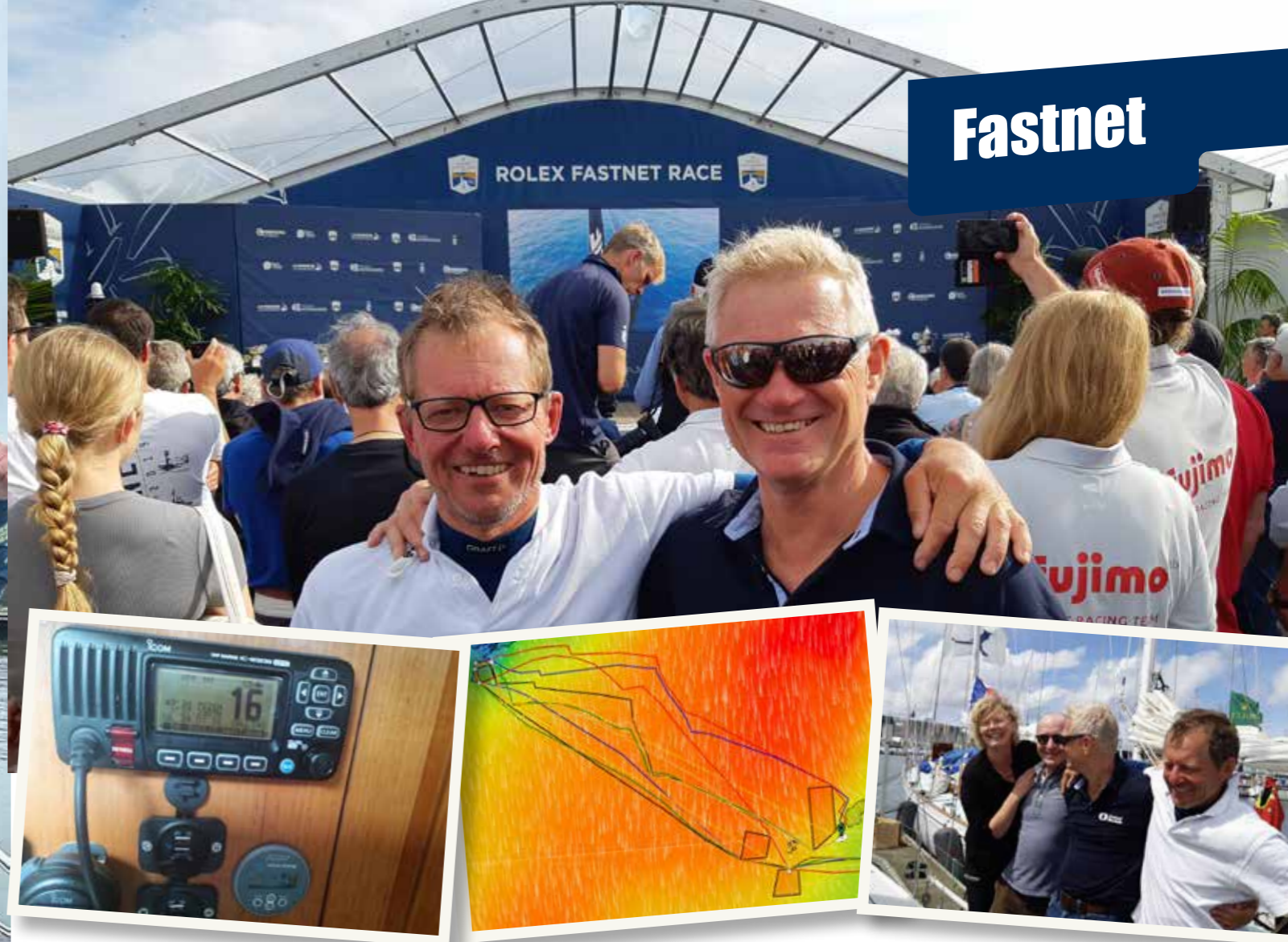
Op woensdag 19 juli vlogen we met 3 man naar Southampton, de andere 3 (en de boot) waren na de delivery al een dag eerder aangekomen in Cowes. De dagen voor de start stonden – uiteraard – in het teken van de allerlaatste zaken om de boot klaar te maken, maar ook de RORC Crew Party en de Weather Briefing. Het was duidelijk dat het weer een

pittige editie van de Fastnet zou worden. Tot op het laatste moment was de vraag met welke zeilen we zouden starten; sowieso met dubbel rif maar met de J4 of de storm jib? Het werd de J4, maar de storm jib lag wel klaar op dek. En vlak voordat we bij de Needles waren, besloten we alsnog te wisselen. Goede keuze, gezien de verder toenemende wind. Met 35 knopen wind (en uitschieters van ca. 45-50 knopen) hoefden we niet bang te zijn dat we niet genoeg power hadden om door de golven heen te komen... Een aantal boten was niet gestart, anderen zagen we terugkeren en de Coast Guard draaide overuren.

Gelukkig kwamen wij met een verloren zeil en een uitgescheurde leech line vrij ongeschonden door de eerste nacht. Op zondag was het rustiger weer, dus gelegenheid om het grootzeil provisorisch te repareren en zelf weer een beetje op te drogen, al stond er

wel wat water in de boot. Heel veel tijd om ons daar echt druk om te maken hadden we niet, want op maandagochtend - net toen we na Land's End de Ierse Zee op gingen - kwam het tweede front over. Met opnieuw dikke wind. En nog meer water in de boot. Dat werd pompen... Of er nou echt een verband was met het water onder de vloer hebben we niet kunnen vinden, maar (ook) onze ankerbak bleek vol water te staan; door een 'human error' waren de afvoergaatjes verstopt geraakt. Nadat we de ankerbak hadden leeg gehoozd en de afvoeren hadden vrijgemaakt, was ook het probleem van de grote hoeveelheden water onder de vloeren opgelost.

Maar dat kan ook te maken hebben met het feit dat me niet meer onder zo'n sterke helling hebben gevaren. In ieder geval konden we met een zonnetje en de A5 op, onder begeleiding van dolfijnen en een walvis, naar The Rock!



Fastnet



Gek genoeg voelt het daarna alsof je onderweg bent 'naar huis', terwijl je dan best nog een eind moet. Eerst nog een stukje upwind, maar uiteindelijk toch ook echt downwind, een mooi moment om de J4 als jibtop op de boom te zetten. Met de J/35 Fever van Simeon Tienpont in onze nek en ondertussen luisterend naar vermakelijke conversaties via de VHF. Waarbij het belang van nautisch Engels weer groot bleek - probeer maar eens een Franse zeilboot duidelijk te maken dat je starboard-starboard wilt passeren als die het Engelse woord voor stuurboord/ starboard niet kent. Na heel veel boten die een poging waagden (zelfs de wanhopige uitroep 'You just turn right!' werd niet begrepen), loste een Duitse deelnemer het simpel op: 'Green-green!' 'Ah, yes! Green-green! ...Sorry, I need to learn my AIS...!' (het Franse accent mag je er zelf bij denken...) Maar zoals wel vaker zat het venijn in de

staart. De laatste nacht (van woensdag op donderdag) kwam er een derde front over. Met opnieuw 30+ knopen wind. De A5 had inmiddels helaas een scheur opgelopen, dus met J1,5 en enkel rif in de main en golven die de kont wegzetten was het hard werken om de boot onder controle te houden. Maar wel gaaf! Surfend de golven af met een top speed van 20,2 knopen en 214 NM in 24 uur zijn de speed records van deze boot wel gebroken. En kwamen we op donderdagochtend, na

4 dagen, 19 uur, 15 minuten en 44 seconden over de finish. Met een 5e plek in IRC 2A (22e in IRC 2 en 70e in IRC Overall; in totaal 166 van de 430 entrees uitgevallen en nog een aantal niet gestart) zijn we niet ontevreden. En op de vraag of ik het nog een keer zou doen - ook met die wind, is maar één antwoord mogelijk: een volmondig 'Jazeker! Liever vandaag nog dan morgen!'

Eva Hermans

Otra Vez - Our first Fastnet

Na 3 jaar varen op de Sailmon JR (J/122e van Ronald Prins, inmiddels helaas verkocht), waarbij we veel van het onderhoud en de organisatie rondom de wedstrijden als team zelf deden, was het even wennen om voor zo'n grote race als de Fastnet op te stappen op een 'kant en klare boot'.

Om het budget aan woorden voor dit artikel niet te overschrijden onthoud ik me van een opsomming, hartverwarmend, inspirerend en een nieuwe basis voor nog vele jaren plezier met en rondom Otra Vez.

Otra Vez kan zo langzamerhand de subtitel "against all odds" meekrijgen. Op 27 juni staat eindelijk de mast erop, ik sluit nog even 35 draadjes aan van de B&G meterset en nog diezelfde nacht vertrekken we om 0200 naar Cowes voor de Round the Isle of Wight. Met pittig weer zetten we een goed resultaat neer, en met een ruige terugreis doen we een eerste en meteen laatste check op de zeezeil fitheid van de boot. Nog wat kleine reparaties en nieuwe vallen (Sailmon crew told us so, maar Statler en Waldorf waren

eigenwijs geweest) en off we go. Paul den Hoed en familie brengt de boot naar Fécamp alwaar Hendrik Jan Molenaar en ik de boot op dinsdag 18 overnemen. Vallen inscheren en hup naar Cowes, waar we donderdagochtend om een uur of 5 aankomen. Opportunistisch en vriendelijk blijkt wederom de juiste koers bij West Cowes Marina en op onnavolgbare wijze bemachtigen we een ligplaats op "de Kalverstraat" van het North basin. We kunnen zelfs een pallet spullen stallen voor het luttele bedrag van 25 pond per week. Niet dat ik niet eerder had geprobeerd ligplaatsen te regelen maar last minute en "in the flesh" is er meer mogelijk.

We prepareren de boot nog wat verder en op een of andere manier hebben we een loterij

gewonnen, op vrijdag zitten we aan bij het celebratory dinner van de RORC, in pak want Her Royal Highness the Princess komt langs. Dit is dus niet Camilla maar princess Anne die met ons een geanimeerd en ook zeer "witty" babbeltje maakt. Ze is wat verbaasd dat we de race voor het eerst en ook nog getweeën doen, maar als we vertellen dat de boot 12 m lang is, acht ze dat "very safe". "But my dad used to teach me that the seaworthiest ship is a hollow egg" breng ik nog in, maar Anne heeft duidelijk het laatste woord met haar droge antwoord "Not much to see though". Verder gezellig met Carlo Vroon en ander goed gezelschap.

Dan de race, ja het woei gemeen hard in het begin. Wederom (net als Firestorm 2 jaar



geleden) een incident met een Fransman, onnodig en onterecht maar we pakken voor de zekerheid een 720. Het regent may-days en pan-pans in het rak naar Portland Bill. We maken heel veel water, en moeten zelfs de elektrische lenspomp toepassen. Alles meteen zeiknat. Een verbeterpunten lijst van 142 punten heeft niet kunnen voorkomen dat handle van het voorluik afbrak en dat de ankerbak met spiboom doorvoer wel werkt tot 28 knopen aan de wind maar niet tot en met 38. Dit wel gevoed door een bizarre samenloop van omstandigheden, maar ik heb over de echte zeewaardigheid van de boot wel een kritische mening. We onderdrukken de neiging om de motor te testen tot het rustiger weer is maar ik weet dat in een klotsende tank (geinspecteerd op sludge in december 2022) toch van alles kan gebeuren. Volgende dag als het rustig is start hij als een zonnetje,

pf maar als ik 20 minuten laten overstag ga houdt hij er spontaan mee op. Dit probleem domineert vervolgens de race, we doen serieuze pogingen met bemoedigende tussen resultaten om hem weer aan de praat te krijgen maar geven dit op de derde dag in de Ierse zee definitief op. Er zit 20 liter zout water in dat er via de ontluchting in is gekomen. Fijn zo'n A-classificatie voor zeewaardigheid. We hebben bij de eerste uitval meteen stroomverbruik geminimaliseerd en vervolgen in Apollo 13 modus onze race. Marifoon zonder de backlight in het display (3 Watt), heel af en toe AIS en plotter en heel af en toe de meters. Geen stuurautomaat, we verbruiken 70 Ah in 4 etmalen. We blijven echt racen maar laten ook steken vallen omdat de mentale afleiding en het overslaan van meerdere bijtank slaapbeurten vanwege sleutelen hun tol eisen. Teamspirit is fenomenaal, Hendrik Jan en ik

hebben eigenlijk maar heel weinig samen gevaren maar we kennen elkaar als sinds de lagere school. Zelfde leerschool, old school alle op de hand, we begrijpen het spelletje en elkaar feilloos. We delen met elkaar ons respect en dank voor wat onze vaders ons geleerd hebben en gaan er van uit dat zij vanuit het hiernamaals hoofdschuddend, grinnikend maar stiekem een beetje trots ons avontuur volgen. Om 12 uur 33 op donderdag over de finish, in pak omdat de supporters zo benieuwd waren naar een beeld van de before en after. Mijn gezin staat met champagne op de pier. Het smaakt nog steeds naar meer.

Groeten,

Team OTRA Vez

MOANA. De 50^e Fastnet Race

En een speciale editie was het! Moana Sailingteam kwam in harde wind en regen om 5 uur 's ochtends over de finish bij Cherbourg. Wat een opluchting was het om met een vrijwel ongeschonden boot en happy crew de steiger op te stappen. Hillevi, Marc, Olivier, Thei, Nicholaj, Marnix, Frans en ik liepen met zwalkende zeebenen over een golvende stijger naar de 24/7 bar en feesttent op de kade. In ons natte zeilpak proostten we met champagne op deze volbrachte race.

Even later bij de bar kwamen er 3 'echte zeilmannen' naar mij toe. Met stoere verhalen, wat een adventure, de woorden iconic, epic, test of endurance, fierce conditions waren de woorden die ze gebruikten. Wat ik er wel niet van vond?

Aangezien ik mijn ego (althans niet opgeblazen) en testosteron niet had meegenomen, keek ik ze verbaasd aan en ik zei: 'it was hell, not funny at all, heavy en niet voor herhaling vatbaar'. Plotseling verdween hun bravoure en ze zeiden: 'you are so right' en we deelden ervaringen. We hebben dan ook heel wat meegemaakt.

Na de start nemen wind en golven alleen maar toe. Ik stuur de boot de Solent uit en heb zoiets nog niet meegemaakt. Ben ik dan in staat verder te gaan? Het is overleven, dus deze vraag krijgt niet de tijd om een antwoord af te wachten. Gewoon doorgaan. Het zou maar 12 uur duren. Op een gegeven moment stuur ik de boot om overstag te gaan op advies van de tacticus, vlakbij Hurst Castle waar de golven in mijn beleving het ergst zijn. We bevinden ons bovenop de top van een golf. Onder mij ligt een boot, de stuurman kijkt omhoog, we kijken elkaar aan en ik ben blij dat we van elkaar wegsturen. Dit beeld komt de komende 4,5 dag steeds weer terug. Het is

eng. De wind is meestal 35-38 knopen. Een vlaag van 45 is gezien. Gelukkig niet door mij.

We overleven de eerste 12 uur. Aan het einde van de Solent bespreken Frans en ik de mogelijkheid om terug te gaan. Is dit wel verstandig? Wat doen we de crew aan? Kunnen we deze verantwoordelijkheid aan? Gaat er straks iets belangrijks kapot? We kijken allebei achterom. De weg terug ziet er zo niet aantrekkelijk uit, doorvaren is beter. Het front trotseren en uitvaren is de beste optie. Tenslotte is Moana heel goed in upwind varen.



Op een gegeven moment zit ik met Nicholaj buiten, de rest licht horizontaal een milde of ernstige zeeziekte te overkomen. Maar ik weet dat als ik mijn collega's echt nodig heb, ze opstaan en komen helpen. Dat geeft vertrouwen.

Een bron van spanning is het aantal Maydays dat wij via de marifoon horen. Verwaaide noodoproepen, bijna niet te verstaan. Reddingsbrigades die worden ingezet. Een zinkende zeilboot. Een helikopter die beloofd wordt. Frans die stuurt, gelanceerd wordt, over het stuur met kop en schouders tussen de reling het water in gaat. Een ontploft reddingsvest is wat ons aan dit bijna-MOB-incident herinnert. Thei zijn reddingsvest ontploft bij een grote golf. En dan deze reddingsvesten weer snel herstellen in een stampend schip.

Alles is heel erg nat. We hozen wat emmers water weg. Ik probeer na 14 uur zeilen even te slapen. Dat lukt niet. Mijn kleren en bed zijn kletsnat en het lawaai is gigantisch. Verder heb ik zoveel adrenaline in mijn lijf, dat ik 2 nachten geen oog dicht doe. Of is het te veel stress?

Ook het tweede front waait over ons heen. Het oog op het dek waar de tack van de jib aan zit, rukt zich uit het dek. We lossen het op. Het oog van de buitenschoot, komt van het dek af.

Mijn dieptepunt is dat ik op een gegeven moment moet plassen. Met een tennisarm sturen is tot daaraan toe, maar met je broek op je knieën een afsluiter los trekken wat niet lukt is crisis. Het uitkleden kost al heel veel tijd, onverrichter zaken alles weer aan doen

ook. De tranen stromen over mijn wangen als ik hulp vraag aan Frans om de afsluiter open te doen. Later pak ik maar een emmer.

En dan ronden we de rock. Ik had zo gehoopt deze rots eens overdag te zien. We lachen met elkaar. We hebben lol, de opluchting van 2 fronten die we overleefd hebben is groot. We zijn halverwege. Alleen staan ons 2 verrassingen te wachten. Een serieuze windstilte en jawel, een 3e (zal toch niet waar zijn?) front.

Ik geniet enorm van de windstilte. Sorry zeilers, het is niet goed voor het resultaat en een echte zeiler wil altijd wind. Maar ik leg alles buiten te drogen, ik veeg en dweil de vloer, maak de wc schoon (alhoewel de crew inmiddels zo goed gedruild is in omgang met de wc na diverse off-shores, dat de wc schoner dan ooit

is gebleven). Ik kook een derde maaltijd in een horizontale boot. Gewoon super fijn is dat. Ik slaap zelfs.

Een tweede genieten is er wanneer we met slechts 5,5 knopen wind 6,5 knopen speed lopen met de Code 0. We zoeven over glad water. Er spelen dolfijnen om de boot die achter springende visjes aan zwemmen. Ik vergeet dat dat 3e front eraan komt. En de afsluiter krijg ik ook weer zelf open.

Het derde genieten is het team. Zo'n fijn team. Goede sfeer, goede moraal, we hebben wat voor elkaar over en helpen elkaar. Er is humor en er worden ook moppen getapt. De windstilte leent zich daar goed voor.

En jawel daar issie. De wind wakkert opnieuw aan. Weer die 35-37 knopen. Wanneer we op een gegeven moment met de A5 op varen en

de mannen het enorm naar hun zin hebben met het reachen en alles op alles zetten om snelheid te maken en de boot te houden, kijken Hillevi en ik elkaar aan. Die A5 moet eraf. Vinden wij. Wij staan binnen en onze wens wordt gehoord. De schackle van de genakerschoot schiet los. De A5 wordt naar binnen gebracht. Hillevi en ik ritsen hem. We zijn tevreden. Ik denk 'die gaat er vast niet meer op voor de finish'.

Even later schiet het blok bij de mast los waar de val van de Jib-top doorheen loopt. We zetten de jib. En zo finishen wij.

Hoewel we voor de Fastnet Rock een keer een bericht krijgen dat we 6e staan in IRC 1, weet ik dat we in het downwind stuk weer wat plekken zullen verliezen. We zijn trots op een 11e plek in IRC 1 en 61e overall.

Tijdens het palaver, de dag voor de start, opende de organisatie hun speech met "het is jullie beslissing om uit te varen". Ik dacht meteen: 'maar het is jullie besluit om het niet 24 uur uit te stellen'.

Weet ik nu genoeg? Wanneer een zeilorganisatie een volgende keer zoiets zegt, durf ik dan te besluiten niet uit te varen? Gelukkig liep het goed voor ons af, maar goed zeemanschap is ook weten waar je grenzen liggen. Ik denk dat die van mijn opgerekt of overschreden zijn. Het vergt nog wat nachtjes slapen om dat uit te zoeken.

Michelle Witsenburg Moana J122 E Grand Prix

Toercommissie



Toertocht Scheveningen-IJmuiden 3 & 4 juni

In den tijd van de zacht bries, waarin de zilte zee de zeilen streefde, vertrokken zeventien stoere vaartuigen van de jachtclub der edele Scheveningers, aangetrokken door de magische lokroep van IJmuiden. De toercommissie, ware meesters der nautische kunsten, had deze grootscheepse expeditie met verve georganiseerd. Een bevlogen gezelschap van vijftig leden verdeelde zich over de vaartuigen, elke schipper vol overmoed en moedig hart.

De ochtend van de avontuurlijke tocht brak aan, en de zon bescheen met haar stralen het klaterende water, dat begerig danste voor den boeg der schepen. Met fierheid en vreugde begonnen zij hun reis, de zilte zeelucht vervulde hun longen en het geluid van klapperende zeilen bracht een gevoel van vrijheid in hun harten.

Na een zeereis van grote verrukking, arriveerden zij in IJmuiden, waar de gastvrijheid der strandclub hen omarmde. Tezamen genoten zij van een vorstelijk avondmaal, waarbij de geesten werden verfrist met menig edel vocht, en de geesten zich verbonden in gezelligheid en gemoedelijkheid. De leden maakten kennis

met elkander, als zijnde schakels in het zelfde nautische net, geweven door hun liefde voor het ruime sop.

De zon zette, en de volgende dag was aangebroken, waarop zij met dezelfde bezielde geest terugkeerden naar het Scheveningse thuis. De wind, een loyale metgezel, blies hen met kracht en hoffelijkheid voort, terwijl zij voeren in volle glorie, de baren trotserend met hun bedreven stuurmanskunst.

En zo keerden zij, als ware helden, terug naar den haven van Scheveningen, met een glans van triomf in hun ogen. De tocht was een onbetwistbaar succes, en de lofklanken

weerklonken aan de kusten der zee. In september zouden zij wederom uitvaren, hun harten vervuld van verlangen naar nieuwe avonturen op den oceaan.

Moge het vurige enthousiasme der jachtclub van Scheveningen eeuwig blijven branden, als een baken van gezamenlijkheid en vriendschap op den golven der tijd. En moge het vaandel der toercommissie immer hoog wapperen, geleid door den geest der nautische voorvaderen, die hun tochten met glans en glorie moge blijven verlichten.

Daniël Wiessing



MOVING INTELLIGENCE

“WHERE IS MY STOLEN BOAT?”

WE KNOW >>>



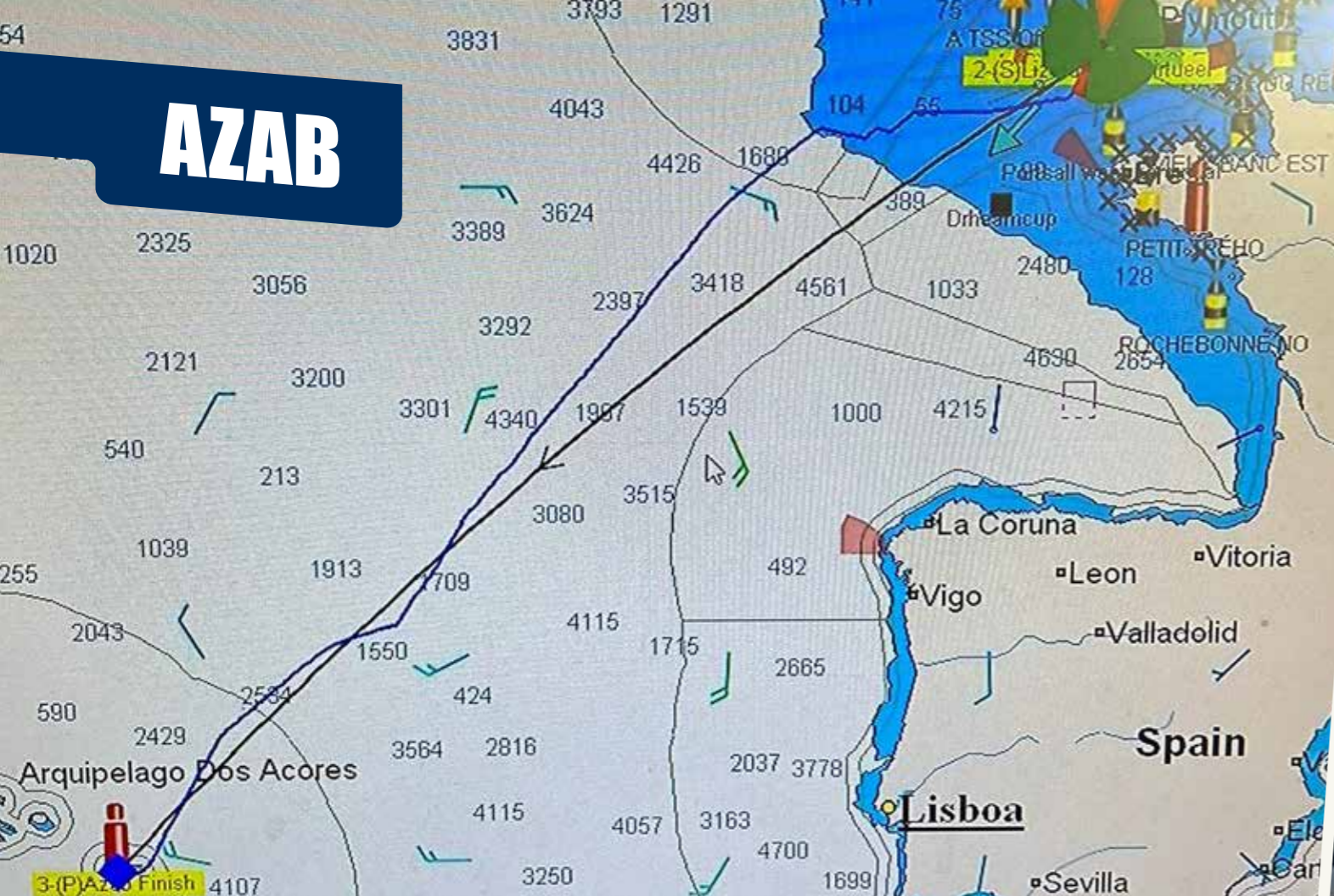
Geniet van uw boot zonder diefstalzorgen

Wist u dat er in Nederland maandelijks meer dan 100 boten en bijna het dubbele aantal buitenboordmotoren gestolen worden? Om de kans op het terugvinden van uw vaartuig te vergroten, bieden wij draadloze en waterdichte peilzenders aan. Onze peilzenders hebben een interne batterij, waardoor ze geen invloed hebben op de accucapaciteit van uw boot.



Ontdek onze nieuwe Mio4 Peilzender met all-in service en zonder maandelijks abonnement. Wilt u graag meer informatie? Ons Salesteam staat voor u klaar. Bel ons op telefoonnummer **088 9900000** of stuur een e-mail naar sales@movingintelligence.nl.

AZAB



AZAB met Moana!

Het is 30 april 2022, Frans en ik zeilen de dual handed 50 mijl op het Markermeer en tijdens de race doet Frans een boekje open over het seizoen 2023/2024.

Natuurlijk doen we IJspiegels maar daarna gaat het beginnen, vertelt hij; de Fastnet, Middle Sea race, Transat, Caribbean 600 en de Heineken Regatta maar allereerst de AZAB, een Dual handed race van Falmouth naar Sao Miguel op de Azoren en terug naar Falmouth. Een race die bestaat uit twee etappes van 1200 mijl met een vaste datum voor de retour etappe. Hij wordt maar een keer de vier jaar georganiseerd door de Royal Cornwall Yacht Club (RCYC). Ik laat het even op me inwerken voordat ik me aanbied als tweede zeiler mocht hij nog iemand nodig hebben.

Tegen de lente van 2023 begint het plan al goed te vorderen, we hebben de 350 mijl kwalificatie volbracht in record tempo en ons wachtsysteem voor s nachts van 3 uur op en 3 uur af bevalt goed. Ook de eindeloze lijst met checks wordt ook steeds kleiner.

Op 28 mei is het trossen los in Scheveningen.

De families zwaaien ons en Moana (J122e) uit voor de delivery naar Falmouth. Nog altijd 400 mijl en het belooft een stevig tochtje te worden met 20-25 knopen uit het Noord Oosten. De nieuwe autopilot wordt gelijk flink op de proef gesteld en we gebruiken de komende dagen om de settings goed te krijgen en de nieuwe jib-top te testen.

Van de AZAB krijgen we een buddy toegewezen in Falmouth. Een lid van de RCYC die je met allerlei zaken kan helpen, erg handig als je zeilen naar de opslag moet brengen. Jeremy en zijn vrouw waren zeer betrokken en waardevol voor ons verblijf in Falmouth. Ook de RCYC en speciaal Sarah Hancock, de commodore van de RCYC verdienen complimenten voor de organisatie. Tijdens de borrel en laatste briefing op de club komen we veel van de andere Nederlandse deelnemers tegen: La Promesse met Jan-Kees en Wouter Lampe, Bliss(Winner 9.50)

met Madelon Kuiper (solo!), de Raspa(Bart Janssen, Koopmans), Inspirit(Klaas-Jan Kroon), m.Spirit(Kees van Koersveld) en de Pinta(One tonner van Martijn Pater).

De wind is nog steeds NO en de routing geeft een redelijk westelijke route aan met een gemiddelde van 17 knopen. Dit belooft een comfortabele heenreis en tussen de deelnemers heerst een stille wens dat de wind over een week zijn normale patroon heeft gevonden. 3 juni, 1 uur voor de start. We zeilen rond in het startgebied en plannen de aanloop naar de lijn en het eerste rak. Een aan de windse koers voor de eerste 10 mijl en dan een genaker koers richting de Azoren. De start is goed en na 10 mijl varen we met de A4 en een goede target speed hoge polar. Het is ook duidelijk dat Frida (JPK 1180) een geduchte tegenstander gaat worden. Op de lijn hadden we ze te pakken maar nu lopen ze hard uit. Om de zes uur halen we een nieuw weerbericht op



en bekijken we de route. Het vereist behoorlijk was discipline om de westelijke koers te blijven varen terwijl steeds meer boten terug naar de rhumblijn gijpen, maar we vertrouwen op de routing. Met 20+ knopen staat er een behoorlijke deining, maar de stuur-automaat doet het goed. Ineens roept Frans dat er water in de boot staat. Door de golven is een zeil verschoven en heeft de kraan open geduwd. Van onze 50 liter is ineens nog maar 20 liter over. Op rantsoen dus maar met de extra 9 liter en blikjes cola moet het lukken. Met boot snelheden van 10 knopen en meer gaan we terug naar de A5. Het is nog een lange reis terug naar Falmouth en we willen Moana en onszelf sparen. De nieuwe weerberichten komen niet echt overeen met de werkelijkheid. Met de groeiende afstand tot het vaste land neemt blijkbaar de accuraatheid van de modellen ook af. De patronen blijven wel accuraat en we maken onze koers besluiten op basis van de weerberichten, routing en

onze eigen wijsheid. Gaandeweg gaat het harder waaien en we lopen uit het roer. Geen probleem ware het niet dat de A5 schade op loopt. Dit kunnen we gelukkig zelf repareren en helaas worden we steeds handiger in.

De wachten volgen elkaar op en het wordt lastiger de dagen van elkaar de onderscheiden. Alleen de steeds kleiner wordende afstand tot Punta Delgada geeft aan dat we steeds dichter bij ons doel komen. De golven blijven erg rommelig en hoog (geen oceaan ervaring) en de wind is nu of hard of nul. De meeste nachten zijn erg donker zonder sterren of maan. En dan op 9 juni zien we 's nachts de lichten van Sao Miguel aan de horizon. Nu de keuze om de oost of westkant om het eiland. Het wordt oost en we gokken erop dat de wind die nu rond de vijf knopen is in snelheid toeneemt door de hoge berg de oostpunt van het eiland. Helaas varen we om 02:00 uur een windgat in en dat kost ons enkel uren en

veel frustratie. De volgende dag komen we er achter dat de Frida bijna twaalf uur aan de westkant heeft stilgelegen, dat hadden ze niet verdiend maar voelt wel lekker. Met 6 dagen en 21 uur worden we derde in onze klasse. We zijn zeer tevreden en kijken uit naar de terugtocht die aan de wind zou moeten zijn. Een koers waar Moana in het voordeel is ten opzichte van de downwind boten.

Door onze gezeilde tijd hebben we 10 dagen de tijd voor de reparaties en om de Azoren te verkennen. De gezellige binnenstad geeft voldoende afleiding voor de binnenkomende vloot en met de huurauto verkennen we de oost- en westkust ter voorbereiding van de start voor de terugweg. Met de ons bezoekende families en het sociale programma van de RCYC vliegen de dagen voorbij. Gelukkig is er nog even tijd om onder leiding van Michelle onze sporen achter te laten op de kade.



Moana en haar crew zijn weer klaar voor de terugtocht. Oost of west is het discussiepunt van alle AZAB-ers. Wij houden het op west, dat is een paar mijl langer maar moet ons eerder bij de wind brengen die zoals iedereen hoopte naar het westen is gedraaid en dus weer een downwind koers naar Falmouth. In het voordeel van de concurrentie: de Ashgard (Sunfast 3600) en de Frida (JPK 1180) die met hun dubbele roeren veel stabielier downwind zeilen. We starten met weinig wind, regen en mist, Sao Miguel is niet voor niets zo groen en we kiezen voor west. Een goede keus vergeleken met de boten die voor oost kiezen maar we worden toch verschalkt door boten (waaronder Bliss) die na ons startten en dicht onder de kust blijven.

De wind trekt weer aan en met gereefd grootzeil, fok en jib-top varen we nog een paar uur door tot ook dit teveel wordt en we de fok laten zakken. Dit geeft ons genoeg controle over de boot in 25-30 knopen en een verschrikkelijk onstuimige zee. We zijn net 24 uur onderweg als Moana ineens gijpt. De oorzaak blijft een defecte windmeter, een groot probleem aangezien we de automaat niet meer op true wind angle kunnen laten zeilen en dus zeer alert moeten zijn op windshifts. En

die zijn er genoeg in de vele buien. In de dagen die volgen wisselen we enkele malen per dag van de jib-top naar A5 of A4. Niet alles gaat vlekkeloos en de A5 wordt opgesierd met meer en meer reparatieplekken. Op de 25ste om 03:00 gaat het goed mis tijdens mijn wacht. Ik let niet goed op, de wind draait plotseling en we gijpen onverwacht, de automaat corrigeert en we gijpen terug. Elke keer met een enorme knal van de overkomende giek. Voordat ik me weer georiënteerd heb in de inktzwarte nacht gijpt Moana door een enorme golf nog een keer. Ik roep Frans voor hulp en terwijl hij uit zijn bed komt stuurt de automaat ons weer op koers met een vierde ongewenste gijp als gevolg. Met mijn hoofd lamp kijk ik voor schade maar gelukkig zit alles nog op zijn plaats en het grootzeil is nog heel. Aan de voorkant van Moana zit het niet goed. De A5 wappert vreemd en zit om de voorstag. Muurvast blijkt na inspectie. Bij daglicht, 3 uur later en met 20 knopen gaan we de mast in om de snuffer lijn, de gennaker val, de fokkeval en A5 te ontwarren wat ons wonder boven wonder in 45 minuten lukt met minimale schade aan de A5. Maar al die tijd hebben we alleen op grootzeil 6 knopen gehaald terwijl we 8-9 zouden moeten gaan.

Met nog 150 mijl te gaan neemt de wind eindelijk af en kunnen we de A2 weer hijsen waardoor de snelheid lekker toeneemt. Het blijft echter super intensief varen met 's nachts alleen de windvaan in de top van de mast als referentie en een geschatte true wind angle van 140-150 graden. We krijgen het niet kado maar met de finish in zicht krijgen we nieuwe energie en met een wachtsysteem van 1 uur op, 1 uur af, omdat we te moe zijn langer te sturen, komen we na iets meer dan 6 dagen en 2 uur varen om 16:03:18 over de finish bij Blackrock beacon. De rib van de organisatie verwelkomt ons op de lijn met 2 biertjes, nice.

Terugkijkend op dit avontuur zijn we meer dan tevreden met onze derde plek, de Ashgard en Frida waren van een ander niveau en werden respectievelijk eerste en tweede. Het was een prachtige race met een uitmuntende organisatie. Zowel zeil technisch als sociaal werden we op onze wenken bediend en we kunnen de AZAB warm aanbevelen.

Moana met Frans van Cappelle & Marc de Haas



ELKE SECONDE TELT

In het kort over TNG Swiss Watches

In 1998 werd TNG Swiss Watches opgericht in Nederland, een land dat bekend staat om zijn Dutch Design, innovatieve technologie en watersport. Deze unieke combinatie vormt ons DNA. Dat blijkt ook uit de naam, TNG staat voor Tack & Gybe

Het verhaal begon met het eerste model van TNG Swiss Watches: een Sail Racing Watch. Functioneel dankzij de input van topklasse zeilers, gebouwd met de Zwitserse kwaliteit. De precisie en technologie is prachtig verpakt in Dutch design. Vanzelfsprekend een waterproof horloge dat tegen een stootje kan, of beter gezegd, bestand tegen zwaar weer. Voorzien van een speciale Sailtimer functie. Een must voor wedstrijdzeilers

TNG Swiss Watches, heeft een uitgebreide collectie nautische horloges. Stuk voor stuk vervaardigd in onze eigen faciliteiten in Zwitserland, waar vakmanschap en precisie samenkomen in deze stijlvolle uurwerken. Kijk gerust op tngwatches.com voor een overzicht.

Elk TNG horloge is door de custom combinatie uniek. Niet alleen is er keuze uit een grote collectie horlogebandjes met kleur en materiaalkeuze, ook de dial is in vele kleuren leverbaar en daarnaast zijn er verschillende versies van de wijzerplaat. Zo kan een horloge ook helemaal afgestemd worden op de huisstijl van een bedrijf, clubkleuren of wedstrijdteam/bemannings. TNG levert ook horloges voorzien van custom logo op de wijzerplaat, of op de caseback.

TNG Swiss Watches, de officiële tijdwaarnemer van o.a. de North Sea Regatta 2022, is verheugd om dit speciale nautische horloge, ter ere van het 50-jarig jubileum, te hebben mogen introduceren. Exclusief gemaakt voor de Scheveningse Jachtclub. Ontworpen ter ere van de prettige samenwerking tussen TNG Swiss Watches en de Scheveningse Jachtclub en ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de club. Elk horloge is met precisie vervaardigd. Met de unieke nautische elementen is het de perfecte accessoire voor zeilers en watersportliefhebbers.

QR voor meer info:



50th anniversary model with engraved case back

SAILMASTER – TNG10121AJCS

Nautical Watch, High precision quartz

Yachting timer caliber TNG-8270

- Rotating stepping motors • 9 jewels • Stainless steel case 45mm Ø • Screw-in crown and case back • Additional sound box on case back for loud acoustic signals • Nautical unidirectional turning bezel • Sapphire scratch-resistant crystal • 10ATM/100M/330FT water-resistant • Date at 6 O'clock • Chronograph hours, minutes, seconds – Sailed time • Adjustable Sailing Countdown timer with acoustic and optical signals • End of Life (EOL) indication • Dial with tactical planner layout with recessed sub-dials and applied indexes • Super luminous indexes and hands • Weight: 120 gr. • Navy blue Genuine leather or water resistant blue TPU strap including folded buckle • 3 Years warranty (after registration)

DUTCH DESIGN, SWISS MADE PERFECTION

Founded in 1998 in the Netherlands, a country well known for its Dutch Design, innovative technology and water sports.





SB20 World Championships 2023 © Anna Zyk

WK SB20 2023 - Scheveningen De aanloop, het WK, en het vervolg.

lets minder dan een jaar geleden zijn we een campagne gestart op de SB20 sportboten van de JCS. In verschillende samenstellingen hebben we in het najaar van 2022 het NK in Scheveningen en de Medemblik regatta gevaren om uiteindelijk tot het team te komen bestaande uit Bjorn Tollenaar, Christiaan Feij, Manus Offerman en Wouter Stiphout.

Na een aantal trainingen op Scheveningen ging de boot al snel naar de Braassem om daar de winterwedstrijden serie mee te varen. Hier hebben wij per zeildag gefocust op verschillende doelstellingen. Manus was in de leiding voor het bepalen van de doelstellingen per dag in de aanloop naar het WK zodat we elke keer scherpe trainingen hadden en geen stap overgeslagen hebben in onze voorbereidingsperiode. Manus: "Vooraf hebben we bepaald hoe we het gingen doen, en daar hebben wij ons aan gehouden. We hebben niet heel veel trainingdagen gemaakt maar die we hebben gemaakt hebben ons steeds echt vooruit geholpen." Christiaan voegt daar aan toe: "Ik durf wel te zeggen dat voor de korte beschikbare tijd, we er wel zo goed als het maximale uit hebben gehaald.

Hierdoor hebben we een hele grote groei doorgemaakt als team."

De twee piek evenementen van de campagne waren de Stellendam regatta en het WK zelf. De stellendam regatta was de conclusie van onze winterperiode, waar we ons met een groot deel van de andere Nederlandse zeilers konden meten. Hier voeren we voor het eerst met wat nieuwere zeilen, geleend van de leverancier van de SB20 in Nederland, Hein Ruyten. Dit maakte een enorm verschil, vooral in de aan de windse rakken voeren wij een stuk harder en hoger dan voorheen. Dit gaf ons goed vertrouwen wanneer we met de gloednieuwe zeilen van de JCS aan het WK zouden beginnen. Christiaan heeft zich tijdens de campagne veel bezig gehouden met het

optimaliseren van het materiaal op de boot als boot captain. Dit was goed merkbaar want hierdoor werd niet alleen het team maar ook de boot een geoliede machine.

Na het evenement in Stellendam heeft de helft van ons team nog de North Sea Regatta gevaren als laatste voorbereiding. Hier konden Bjorn en Wouter helaas niet bij zijn wat de uitdaging vergrootte in de uitdagende windcondities.

Nog twee weken te gaan, de kluslijst is leeg, alle trainingsonderwerpen zijn in meer of mindere mate behandeld, we gaan met een rustig gevoel het WK in zou je zeggen, toch? Dat luxe gevoel hebben we helaas snel uit ons hoofd moeten zetten. Een jaar ervoor, aan de



start van onze campagne kwamen Manus, Christiaan, en Wouter nog 45 kg tekort om het maximum gewicht te bereiken wat nodig is om de boot zo hard mogelijk te laten gaan. Nu geeft Wouter jeugdzeil les op de Haagse Kust Zeil Vereniging en tijdens een inval les op zondag sprong de 13 jarige Bjorn er tussenuit. Hij had duidelijk veel inzicht in het zeilen. Toen Wouter hem vroeg naar zijn gewicht met als reden of hij wilde deelnemen aan ons WK werd Bjorn gelijk razend enthousiast. Hij had nog bijna nooit een wedstrijd gevaren maar er was genoeg tijd om onze nieuwe pupil een hoop bij te brengen. Echter, niet geheel onverwachts, kleine jongens worden grote mannen, zeker tijdens een SB20 campagne. Uit de weging twee weken voor het WK bleek dat we met het team 7 kg kwijt moesten raken in twee weken tijd. Geen zout, geen suiker, en op het eind ook geen water, door deze intensieve afval sessie waren we op het weegmoment waren we zelfs 9 kg kwijtgeraakt en haalde we het gewichtslimiet van het WK.

De practice race van het WK verliep wat moeizaam. We hadden toch al een maand

niet meer in de vaste samenstelling in de boot gezeten en dat was te merken want het was onrustig aan boord. Nog een keer de koppen bij elkaar met twee belangrijke boodschappen: 1) Focus op je eigen taak en vertrouw erop dat anderen dat ook doen. Daar hebben we zo hard voor gewerkt. 2) Plezier maken, dan volgt het resultaat vanzelf na alle trainingen.

Met deze hoofdoelen startte we de wedstrijden. We hebben goede races gevaren. Grotendeels goede starts, goede sets en drops met de kite, goede strategische keuzes, maar niet altijd de juiste. In een gemiddelde vloot zou dit betekenen dat we vooraan meevaren maar omdat het niveau erg hoog was, wordt elk foutje hard afgestraft. Als de hele vloot op een lijn vaart aan de wind en je start een fractie te laat of zit net in de verkeerde slag, dan lig je er gelijk achter. De goede races verloren wij een aantal plekjes meer dan nodig, de slechte races hebben we veel boten ingehaald waardoor we redelijk gemiddeld voeren. Uiteindelijk zijn we uitgekomen op een 28ste plaats. Met de beoogde top 20 zijn we niet tevreden met het eindresultaat, maar

hebben we wel een gezellige week gehad, met mooie races, en zeker een tevreden gevoel over de campagne als geheel.

Christiaan vertelt het volgende over de campagne: "Persoonlijk heb ik het meest geleerd over communicatie aan boord en hoe dat vooral ook te verwerken in mijn positie als voordekker, wat voor mij een relatief nieuwe positie was." Manus zijn belangrijkste leerpunt was als volgt: "Ik heb er veel van geleerd op tactisch gebied, met name omdat er in de SB20 geen snelheidsverschillen te maken zijn door mode changes. Ik heb hierdoor preciezer geleerd waar overstag te gaan om zo een plek te kunnen controleren en winnen." Voor Bjorn kunnen we simpelweg zeggen dat hij ontzettend veel heeft geleerd van alles op het gebied van wedstrijdzeilen en dat hij nu niets anders meer wil dan wedstrijdzeilen. Wouter heeft het meest genoten van het managen van de campagne en om weer is zelf aan het zeilen te zijn in plaats van alleen maar achter de navigatietafel op grote jachten. "Stuurman was nooit mijn beste zeilkwaliteit maar daarom heb ik daar ontzettend veel over geleerd in de



kleine details met als belangrijkste leerpunt: sneller snel en minder lang langzaam." Al met al hebben we en tijdens de campagne een hoop geleerd van de boot en elkaar om ons in de toekomst nog harder te laten zeilen. Wij willen als team de hele JCS bedanken voor het mede mogelijk maken van de SB20 campagne. Zonder de boot, de nieuwe zeilen, en de prachtlocatie op de drijvende stijgers hadden wij niet deze WK campagne kunnen varen waar we nog steeds regelmatig verhalen over vertellen en van nagenieten.

En nu? De campagne was van tevoren vastgesteld tot en met het WK en is daarmee beëindigd. Dat betekent niet dat we niet meer met de SB20s van de JCS blijven varen want dit blijven fantastische boten om een avond op te varen of een klasse evenement te

racen in de grootste Nederlandse sportboten eenheidsklasse. Bjorn gaat een stapje kleiner, die gaat RS Feva zeilen met leeftijdsgenoten om op die manier het wedstrijdzeilen in een zwaardboot te leren waar je het echte boot gevoel kan krijgen. Manus en Christiaan zijn nog op zoek wat zij na de campagne willen gaan zeilen maar dat komt zeker goed. Waar Bjorn een stapje kleiner gaat, heeft Wouter het idee gekregen om een "stapje groter" te gaan. Hij wil een eigen Rolex Fastnet Race 2025 campagne gaan opzetten om met een leuk team, vol topzeilers, in een tweejarig traject het team en de boot klaar te stomen voor de volgende Fastnet race. Dit idee is nog in zijn grondbeginsel maar de eerste plannen zijn al gemaakt. Daarom wil hij graag een oproep doen: "Ben je een (toekomstige) booteigenaar die graag in een serieus traject op hoog niveau

richting de volgende Fastnet wil gaan zonder zorgen over crew of verantwoordelijkheid als Schipper? Of vind je dit net als ik een gaaf idee en zou je meer willen weten als zeiler of als financiële partner? Neem dan contact op met mij via whatsapp of via de redactie van het clubblad, om te kijken of we elkaar kunnen helpen en op de hoogte te blijven van de laatste ontwikkelingen.

Tot op het water!
Team JCS1
Wouter, Manus, Christiaan, Bjorn

Foto's: Laurens Morel en Anna Zykova

Uw maritieme totaal specialist!

- In- en verkoop sloepen/sportboten (gespecialiseerd in rubberboten (ribs))
- In- en verkoop van in- en outboard motoren
- Reparatie en onderhoud boten en motoren
- Lpg ombouw van in- en outboard motoren
- Polyester en tubes (rubber) reparatie
- Totaal schilder- en lakwerk van boven tot onder de waterlijn
- Stalling zomer en winter (4500 m2)
- Rib & tenderverhuur
- Event service

MCR
MARITIEM CENTRUM RIJNZICHT

meer informatie vind u op:

www.MaritiemCentrumRijnzicht.nl



Maritiem Centrum Rijnzicht | Valkenburgseweg 70 | 2223 KE Katwijk a/d Rijn | Tel. 071-40 27 000 | info@maritiemcentrumrijnzicht.nl
www.maritiemcentrumrijnzicht.nl Like ons op Facebook <https://www.facebook.com/MCRijnzicht> volg ons op Twitter @RijnzichtGroep



**Sailservice
Ontzorgt!**

Hulp nodig bij het organiseren van een watersport wedstrijd, clinic of iets soortgelijks? Sailservice biedt uitkomst! Van portofoons tot boeien, ribs met gediplomeerde drivers, zelfs een ervaren team voor race management. Sailservice kan daar allemaal voor zorgen, zodat uw evenement een groot succes wordt en u zelf optimaal kunt genieten. Klein of groot evenement, Sailservice ontzorgt!

kijk voor meer informatie op
www.sailservice.org of mail naar info@sailservice.org



Ocean Race in Scheveningen

Met een jaartje uitstel kwam de Ocean Race dit jaar weer naar Scheveningen. In Januari zijn ze in Alicante gestart. Ik heb daar wat van meegekregen, maar echt volgen, dat gebeurde niet. Af en toe kwam er een bericht binnen via de socials, maar de interesse die ik er voor had bleef uit. Gek eigenlijk, jaren volg je het heel goed. Opstaan, posities bekijken en opeens is het weg. Komt het door de IMOCA's of gaat het ergens anders mis? Ik vond het in ieder geval heel jammer dat de VO65's maar een klein deel meededen. Dat zijn boten, dat geweld en binnen zitten op een IMOCA is niet echt mijn ding.

Maar ja ze komen wel naar Scheveningen, dus toen er gestart werd in Aarhus ging er toch iets aan. Daar wilde ik bij zijn als ze aankomen in Scheveningen en als ik meekan om naar de in-port races te kijken dan klinkt dat ook goed. Maar altijd volgt de vraag hoe laat zijn ze er. Moeten we heel vroeg op of komt de voorspelde windstille toch? Ik mag meevaren bij Willem Ellemeest van de Flying Dolphin. Het plan is om met wat mensen met een rib te gaan kijken. Zaterdag rib in het water en naast de Flying Dolphin gelegd. En wederom vraagt iedereen zich af 'Hoe laat zullen ze er zijn?' Blijft er wind staan dan kan het wel eens vroeg worden, komt de verwachting uit dan is het keurig rond de lunch.

Voor zondagochtend zet ik de wekker om 6 uur.

Ze zijn nog een eind weg en aan de snelheid te zien is de verwachte windstille toch gekomen. We kunnen nog rustig ontbijten met z'n vieren en als Sjors aan boord komt maken we de rib klaar. Motor starten en we zijn klaar om uit te varen. Motor aan was een dingetje. Die ging niet aan. Geen klik, geen piep helemaal niks. Accu's uit de Flying Dolphin in de rib; nog niks. Accu's weer in de Flying Dolphin en dan gaan we met de zeilboot naar buiten.

Maar wat een genot om op deze dag naar buiten te mogen. Het is warm op het land, maar zelfs het strand ziet er niet zo heel druk uit. Zou dat met de parkeertarieven te maken hebben? Ter hoogte van het zwarte pad gaan we wachten. Veel boten varen noordelijker, maar ja als er wind is varen die IMOCA's je

hard voorbij en we verwachten dat ze rustig 1 voor 1 voorbij komen, dus we kunnen rustig blijven liggen. Veel water drinken en goed insmeren. Daar verschijnt dan eindelijk de eerste op de AIS. Op zee is het rustiger dan de vorige keer, maar er is nog steeds een redelijke grote vloot boten op zee. Je ziet aan de horizon de rib's varen en masten van zeilboten. 1 voor 1 komen ze binnen. Soms is het weer even rustig en dan komt weer de vraag: waar is de volgende? Met de tracker en AIS zoeken we weer. Varen weer iets naar het noorden en vangen de volgende boot op. Steeds minder naar het noorden want ja je moet alles ook weer terug varen. Na de laatste boot varen alle boten weer terug de haven in. Wij ook, er ligt nog een niet startende rib die het dinsdag wel moet doen. Accu's van de Flying Dolphin weer

in de rib. Die doen het echt want we hebben net gevaren, maar in de rib doen ze niks. Relais worden overbrugd, maar er komt geen leven. Uiteindelijk bel ik Ron Meijer die met zijn Joker boats in de haven ligt. We worden naar Malherbe gesleept en Ron en z'n monteur kijken even mee. Met een schroevendraaier wordt de accuschakelaar overbrugd en zo ja leven. Oké nieuwe accusleutel en varen. Probleem opgelost. Alle accu's weer terug in de juiste boot en naar huis. Op maandag weer een gewone werkdag. Dinsdagochtend ook nog werken en 's middag vrij om de in-port van de IMOCA's te zien. 's Ochtends waren de ProAm races en ons lid Frans Budel was uitgenodigd om op de Malizia te mogen mee varen. De schipper van Malizia, Boris Herrmann is de oud-eigenaar van de Sec Hayai en in de

podcast spreekt hij zelfs over de prestaties van Frans en Ysbrandt.

Als we naar buiten willen varen blijkt wederom dat de motor niet start. Pff wat een gedoe toch boten. Ronald van der Horst zoekt op internet naar een winkel die de juiste accu's heeft in de buurt. Willem rent naar de auto en gaat ze halen. Ik sta klaar met de kar om de accu's van de auto naar de boot te rijden. Ronald staat klaar om ze aan boord te tillen. Het enige voordeel van acties veel uitvoeren is dat het steeds sneller gaat. Steeksleutel 13 bij de hand en binnen een half uur accu's gekocht en ingebouwd. Met z'n drieën varen we naar buiten. Er is een stuk meer wind dan afgelopen zondag. Het lijkt de Middellandse zee wel. Langzaam gedurende de dag bouwt de wind

op, maar het blijft heerlijk warm. Vol gas varen we van de havenmond naar het wedstrijd gebied en 5 minuten voor de start liggen we in het toeschouwers gebied. Vandaag vliegen de IMOCA's wel, wat gaan die dingen dan hard. Maar de in-port is gewoon halve wind heen en weer crossen. Ja het gaat super hard, maar ik blijf twijfel houden of dit nu leuk is. Ja het is leuk, maar ook anders. Maar ja binnen 3 kwartier moet het klaar zijn want dat is het televisie window. Waar je al geen rekening mee moet houden. Na de eerste in-port race varen we weer naar binnen en sluiten we de dag af met een wijntje.

Woensdag ochtend eerst even koffie drinken met een vriendin die in de jury zit van de Ocean Race. Een rondje over het terrein en





Winter-series



Winning tactics café krijgt nieuw format

Het populaire Winning Tactics café krijgt in het seizoen 2023/24 een nieuw format. In samenwerking met JCS TV zal een interessante en gezellige praat tafel worden met een presentator en interactie met het publiek.

Wat blijft is de analyse van de IJspiegel en IJskegel wedstrijden. Ook zullen er gasten aan tafel aanschuiven.

Na de pauze zal steeds een specifiek onderwerp worden belicht door Erik van Vuuren. Daarmee wordt de IJspiegel/ijskegel wedstrijden in combinatie met analyse, training en cursus een unieke mogelijkheid om praktijk en theorie te combineren.

Deze aanpak sluit naadloos aan bij de missie van ambitie an JCS om dé zeilhub te worden van de Noordzee en de kennis en ervaring te delen met zeezeilers. Het is de bedoeling dat

deze aanpak uitgroeit tot een volwaardige academy.

Van de Winning Tactics Café zullen TV-opnames gemaakt worden die uitgezonden worden via JCS Broadcast & Streaming TV kanaal en de nog te lanceren online academy.

Ook zal een campagne gestart worden via de pers en social media om de zeilwereld uit te nodigen om deel te nemen aan de IJspiegel/IJskegel wedstrijden en als publiek aanwezig te zijn bij de TV-shows in ons prachtige drijvende clubhuis. Zo willen we alle zeezeilers stimuleren om de hele winter door te varen en

zowel ervaring als kennis op te doen bij Jachtclub Scheveningen.

De Winning Tactics TV-shows zijn gratis toegankelijk voor iedereen.

Inschrijven IJspiegel / IJskegel wedstrijden kan op <https://www.jachtclubscheveningen.com/ijspegel>

Wie minimaal 80% van de wedstrijden meevaart betaalt € 250 voor een winterligplaats in de passanten kom.

het geluk hebben om even aan boord van de Viva Mexico te kunnen kijken. De race village is eigenlijk net als andere jaren, maar op het moment dat ik er liep toch echt rustiger dan in 2015.

Vandaag gaat Wout Kollman mee en ook het Media team van de Austrian project. Dit betekent dat we verder het veld in mogen, maar ook dat we voornamelijk bij de Austrian in de buurt zullen zijn. Op tijd varen we naar buiten om ook de pre-start te kunnen zien. De nieuwe North Genua wordt gehesen en vol belangstelling kijken we hoe die erop staat. Want ja Wout werkt bij North, dus dat is dan wel een feestje. Kijken hoe zo'n nieuw zeiltje op de boot staat. Gelukkig is deze inport gewoon een windward/leeward baan. Ik

vind dat toch echt leuker dan halve wind heen en weer crossen, hoe spectaculair dat ook is. We liggen bij de pin en zien de geweldig stuurboord start van Team JaJo. Wat een lef om dat te doen, maar het werkte wel. Een super start.

Team JaJo blijft de hele race aan kop en wij kijken naar de Austrian project en hopen maar dat ze niet laatste gaan worden. Vlak voor de finish weten ze nog net Viva Mexico te pakken. We zetten het media team af op de oude KNRM steiger en varen naar de haven. We nemen een drankje en gaan een hapje eten.

Mijn Ocean Race in Scheveningen is weer voorbij. Donderdag gewoon weer werken. Ik

hoop dat mijn interesse door deze laatste 2 etappes weer iets is gegroeid en dat ik een volgende editie weer een actievere supporter kan zijn. Dat de VO65's ook weer de wereld om varen en natuurlijk hoop ik stiekem dat Scheveningen niet wordt overgeslagen in de volgende editie.

Monique Eggink.



Trimmen met 35 knopen wind.

Het Wereldkampioenschap ORC in het kraakheldere water van de Oostzee. Het Kieler Fjord, een baai van zo'n 20 kilometer diep en op het breedste punt 7 kilometer breed, is een ruime week het huis van meer dan 1000 kundige zeilers.

Het water is uitdagend en afwisselend; swells en shifts kenmerken de woelige baai. Het weer is er meestal gunstig in de zomer met veel zon en af en toe een buitje. Als ik het zo beschrijf klinkt het vast als een soort walhalla voor de enthousiaste wedstrijdzeiler.

Totdat er de eerste dagen van het WK, waarin ook een 36-uurs offshore gepland stond, de voorspelde wind tussen de 35 en 50 knopen reikte. Iedereen leek ervan overtuigd dat we met die wind toch echt niet konden gaan zeilen. Er werden vast fietsentochten gepland (vergelijkbaar met het NK Tegenwindfietsen,

maar dan door Duitse glooiingen), uitjes naar megalopolis Kiel en de lokale pedicurezaak is ook gegoogled. Maar toen kwam er bericht van de wedstrijdleiding: ze hadden de intentie om te gaan varen. De offshore leek opgeschort naar later in de week, deze moest plaatsmaken voor een coastal race in (relatief) beschut gebied.

Op het moment dat je zo'n bericht leest gaat er van alles door je heen. Tot hoeveel meter onder water is mijn telefoon eigenlijk waterdicht? Hoeveel slagen kunnen er nog bij op de verstaging voordat de romp een hoepel

wordt? En misschien wel het belangrijkste: waarom heb ik niet wat extra uurtjes in de sportschool doorgebracht?

Met een dosis gezonde tegenzin verschenen we aan de start voor de Kieler Yacht-Club. Met een knik in de schoot het eerste rak naar buiten. We hadden de schoten van de jib via de spinnakerlieren omhoog laten lopen zodat ze aan de hoge zijde bediend konden worden, zodat ik als trimmer niet met mijn gewicht aan de lage kant hoefde te zijn. Zodra we uit de luwte verdwijnen zie ik de windmeter oplopen. Steady achterin de 20 knopen, waarom deden

we dit ook alweer? Alle bemanningsleden hiken alsof hun leven er vanaf hangt, als je ooit zwaar had willen zijn dan is het vandaag. Vlagen worden aangeroepen en als de wind tot aan de 35 knopen blaast, staat het grootzeil er als een vlag bij. Af en toe komt er ook een patch met minder wind voorbij. 'Windluwte in 5 bootlengtes' klinkt het vanaf het voordek. De boot komt rechtop en ik hoef mij ineens niet heel kwaad te maken om schoot binnen te halen. 25 knopen wind zegt de meter, ik vind het al bijna leuk. Uit de beschutting gaan we naar aan de wind en als je niet zeker wist of je zeilpak lek was, ga je daar nu achter komen.

Klap na klap stuiten we over het water. Dit zijn de momenten dat ik het fijn vind dat het niet mijn boot is. Bovenaan zijn er weinig boten die een kite zetten, degene die dat wel doen kunnen ze met moeite onder controle houden. Wij besluiten om de Code 0 te hijsen. Downwind zie ik de wind nog steeds achterin de 20 knopen als ik met alles wat ik heb die Code dichtdraai. Met 11, 14 of af en toe 16 knopen boatspeed sjezen we naar beneden. Onderaan gaan we nog een keer aan de wind naar de finish. Man wat een geweld!

Mijn armen wapperen als grasspiertjes in de

wind, maar morgen en de dag erna doen we het gewoon nog een keer!

Concluderend: de zee was blauw, de lucht was blauw en de zeilers waren blauw. Maar desalniettemin een week voor onvergetelijke ervaringen, veel leermomenten en een hoop gezelligheid: we zouden niet anders willen!

Madelon Voets – Extra Djinn

Foto's: Christian Beeck, Janis Spurdzins, Felix Diemer & Sascha Klahn





Het WK ORCi 2023 in Kiel

Ik heb al eens onze ervaringen gedeeld over eerdere WK's (Sibenik, Tallinn en Porto Cervo). Dit jaar werd het WK gehouden in Kiel. Uiteindelijk deden er 6 Nederlandse boten mee (Joule, Rosetta, Extra Djinn, Lällekönig, Warp 5, Team Heiner II en de Flying Dolphin). Jack Rabbit moest helaas vanwege technische redenen afhaken.

Met toch wel de beste Nederlandse ORC2 boten aan de start, zou het een interessant evenement worden. Het format zou ook iets anders worden. De wedstrijdleader mocht namelijk tot wel 4 coastals plannen, naast de W/L en de lange offshore wedstrijden. Maar toen gooiden de weergoden daar nog een schepje bovenop.

De lange offshore stond gepland voor maandag en dinsdag. De weersvoorspelling was echter 35-50 knopen voor deze dagen. Woensdag zou het iets rustiger worden en in de middag echt gaan afnemen. Donderdag zou het lichter worden terwijl vrijdag en zaterdag het zeer licht zou worden met grote kans dat er geen races mogelijk zouden zijn. Op de steigers was de spanning al hoog. Zou er gestart worden en wat doe je dan als schipper/eigenaar. Hoeveel is het je waard en riskeer je niet levens en grote kans op schades. Nog niet eerder zag ik zoveel oranje zeilen in de haven gehesen en getest worden. Ook kwamen veel boten erachter dat het best handig is om 1 rif in je wedstrijdzeil en bij voorkeur zelfs 2 raffen in je spare main te hebben. Uiteindelijk hebben we de eerste dag

zelfs met onze delivery main gevaren, omdat onze normale spare main maar 1 rif had en we vooraf moesten opgeven welke zeilen we gingen voeren (je mag maar 2 mains opgeven). Toen er op vrijdagavond een 'ongelukkig geformuleerd' nieuwsbericht van de Principal Race Officer kwam, dat er in principe geen upper wind limiet is en dat je zelf verantwoordelijk bent, ging het natuurlijk helemaal los. De klasse A boten (waaronder de TP's zouden collectief hebben besloten sowieso niet te starten), andere booteigenaren zouden van hun verzekeraar al te horen hebben gekregen dat ze niet verzekerd zouden zijn. In alle hoeken werd gelobbyd.

Achter de schermen was het wedstrijdcomité en de ORC organisatie echter wel degelijk heel goed bezig. Het doel was duidelijk 'op een verstandige manier' een goed en geldig WK organiseren maar dat bleek pas op zondag om 17:30 toen uiteindelijk het vernieuwde plan voor de week bekend werd gemaakt. En eerlijk is eerlijk, petje af voor de organisatie. Zij hebben het programma omgegooid en al hun voorspellingen zijn volledig uitgekomen. Voor maandag en dinsdag werden er onder de

hoge wal een coastals gepland die weliswaar veel reach koersen hadden, maar ook een stuk upwind en diepe reach.

Halve en zelfs ruime wind starten in het Kieler Fjord voor de Kieler Yacht Club is met 35 boten aan de start en shifty/gusty winden ook een hele bijzondere ervaring. Zeker als men pas na een minuut X-ray geeft en welke boot het betreft.

Woensdag en donderdag zouden buffeldagen worden (schijnt heel normaal in Kiel te zijn). Woensdag ochtend met afnemende wind weer zo'n coastal en dan 's middags 2 W/L races. De bedoeling was afnemende wind, maar tijdens de coastal kwamen er toch nog vlagen van 42 knopen over dek. Best spannend met een full main en J3 in een reach (we reefden de main steeds in het kruisrak om daarna weer het rif eruit te halen).

Donderdag ochtend was de wind eindelijk rustiger geworden en voeren we 2 W/L races. Daarna hadden we een paar uur vrij en starten we om 19:00 aan de offshore die was ingekort tot 85 Nm voor onze klasse omdat vrijdag de

wind er helemaal uit zou gaan. Uiteindelijk werd deze bij het laatste rak ook nog eens ingekort omdat anders niet alle deelnemers zouden kunnen finishen. Na de offshore hebben de Joule, Extra Djinn en Flying Dolphin onder het genot van een hapje in de tuin van de Joule geëvalueerd.

Zaterdag werden er onder extreem lichte omstandigheden nog 2 W/L's gevaren. Je kan je afvragen 'hoe eerlijk dit is' want als je niet van de lijn kan komen - deze ervaring hadden we al gehad in Kopenhagen (2016) en Sibenik (2019) - ben je de klos. Beide races zouden ook nog eens als gold fleet gevaren worden. Dat betekent dat je alle goede boten in één veld hebt zitten (er waren 68 boten en voor de eerdere races werd de samenstelling van de gele en blauwe vloot steeds gemixt).

Gelukkig kwamen wij deze beide races in ieder geval wel van de lijn. In de eerste race kozen wij de rechterkant van het veld en zag het er lange tijd erg goed uit. Toen shiftte de wind en zaten we in de verkeerde hoek. We hebben in onze 2 downwind rassen en het 2e upwind rak veel goed kunnen maken maar

niet genoeg. Het zou onze aftrek worden. De 2e race starten we links van het midden en moesten we ons een weg banen naar vrije wind. Dit lukte gelukkig waarna we hard op links een vrije lane vonden die ons naar voren bracht. Uiteindelijk stierf de wind weg toen de kampioen Sugar 3 (IY 11.98) al gefinisht was. Wij konden nog redelijk binnen komen.

De Joule, Extra Djinn, Lällekönig en Rosetta hadden wel echt een probleem en wat ook uiteindelijk zijn weerslag had in het eindklassement.

Direct na de finish barste er een waanzinnige regenbui los die nog lang zou doorgaan. Wij hadden onszelf als doel gesteld om bij de top 10 te finishen en beste Nederlandse boot te worden. Beide is gelukt en daar zijn we best heel trots op. We waren uiteindelijk de eerste niet IY11.98 of J112 met Pro4u als uitzondering maar ook daar is werkelijk niets standaard meer aan. We waren ook de eerste boot met een aluminium mast. De oude dame "Flying Dolphin" en mijn team hebben het weer heel goed gedaan. Trots!!!

Natuurlijk wil je een WK met mooie weerscondities en betrouwbare winden. Dat werd het niet, het werd wel een WK waarin we echt alles gezien hebben en groot respect voor hoe de wedstrijdorganisatie alles heeft ingeschat en het schema heeft weten aan te passen. De laatste wedstrijd kan je iets van vinden maar de druk om genoeg wedstrijden te varen zodat iedereen ook een aftrek kon hebben was hoog.

Een ander bijzonder feit was dat op de dinsdag de klasse A boten de haven niet uit konden komen. Door de harde aflandige wind was het waterpeil 50 tot 60 cm lager en lagen de TP's dik in de modder.

Zondag vertrok Flying Dolphin weer naar Scheveningen en haalden we de trailer op in de haven. De zon scheen, een prachtig briesje met ca 13 knopen en heerlijk 23 graden .. Tja .. Dat was het WK 2023 in Kiel.

Willem Ellemeet – Flying Dolphin

Foto's: Christian Beeck, Janis Spurdzins, Felix Diemer & Sascha Klahn





2023 ORC World Championship | Janis Spurdzins

Rosetta; WK ORCi 2023 - 4 tot 12 augustus - Kiel

Aanloop:

Toen we hoorden dat het WK 2023 in Kiel plaatsvond hebben we dit evenement meteen in de planning gezet. Voor veel teamleden niet het 1e WK en wat ons betreft ook niet de laatste. Het is een unieke mogelijkheid om intensief wedstrijd te varen in een groot veld waarbij iedere deelnemer en de organisatie weet wat hij doet. Het is ook een mooie gelegenheid om te kijken hoeveel er nog te verbeteren valt en . . . een mooi team uitje ;-)

Team:

We hebben het WK gevaren met een gedeeltelijk 'vers' team. Een aantal van de Redan veteranen zijn het wat rustiger aan gaan doen na 20 jaar wedstrijd varen en Marco (main trimmer) kon door omstandigheden helaas niet fysiek mee. Hij heeft de meteo en voorbereidende navigatie rol opgepakt.

Het team bestond uit:

- Radboud Crul - Schipper en pit
- Gerhard Elscot - Stuur
- Bas Sijsma - Main
- Ton Swiep - Hoofd trimmer
- Norbert Sas - Trimmer

- Vincent Huige - Mast

- Mark Huizinga - Voordek

- Andries van Luijk - Sweeper

- Esther Hillebrand- Offshore & Reserve/shore crew

- Marco van der Lippe - Meteo & advies

Voorbereiding:

De voorbereiding qua wedstrijdzeilen bestond uit de IJspiegel, VUR, NSR en twee trainingsmiddagen. Uiteraard hebben we ook de veiligheidsvereisten en de boot volledig nagelopen. Via Airbnb een goed huis gehuurd met voldoende slaapkamers, badkamers, lekkere tuin en een gezellige houtkachel (hadden van te voren niet bedacht dat die iedere dag zou branden) op ca 25 minuten rijden. Voor 900 euro aan boodschappen mee en rijden maar.

Delivery en ligplaats

Radboud heeft, samen met zijn oudere broer Pieter, de Rosetta naar Kiel gevaren. De rechterkant van de haven was gereserveerd voor de deelnemers en iedereen had een box op naam waarbij dezelfde type boten bij elkaar lagen. Hierdoor had je dus de boten die je veel

tegenkomt bij elkaar liggen. We lagen met de Scheveningse boten op nog geen 20 meter uit elkaar. Supergaaf dat de hele steiger bezet was met wedstrijdzeilers, dat gaf een hele mooie dynamiek (een soort vlaggetjesdag;-). Op de kant een aantal megatenten voor de briefings en sociale events.

Inchecken

Het team is zaterdag met 3 auto's naar Kiel gereden waar de (uitgebreide) controle van de boot werd uitgevoerd (mast en verstaging is dit keer ook nagemeten) en de boot is omgebouwd van delivery naar wedstrijd setting. Er werden geen afwijkingen geconstateerd, dus Rosetta en het team waren klaar om deel te nemen. Zondagochtend de laatste klusjes uitgevoerd en daarna 'inzeilen' ter voorbereiding van de practice race. De practice race is een soort generale repetitie om de procedure te testen. In onze groep hadden we 3 general recals dus we mochten 4 keer starten.

Wedstrijdschema:

Oorspronkelijk waren een Offshore race (24-36 uur) en max 10 updown/coastal races gepland. We beginnen met de Offshore op

maandag/dinsdag en vanaf woensdag de overige wedstrijden. Voor een geldig WK moet een Offshore en 4 updown/coastal races gescoord zijn. Er werd echter veel wind voorspeld (tot 45 knts) op maandag t/m woensdag. Dit werd een uitdaging voor de organisatie.

Groepsindeling

Het veld in de C klasse was met 67 boten te groot om in 1 keer te starten. Vandaar dat het veld in 2 wisselende groepen is ingedeeld met ieder een eigen start. In deze setting wordt een aantal wedstrijden gevaren waarna de bovenste helft zich kwalificeert voor de gold fleet en de onderste helft voor de silver fleet en in die indeling de rest van het WK vaart. Offshore race is bij voorkeur onderdeel van de kwalificatie.

Race dag 1 en 2

Zondag avond werd tijdens de briefing aangekondigd dat maandag een Coastal race wordt gevaren in plaats van de Offshore aangezien de windvoorspelling maandagnacht te heftig was. Hadden we zelf al op gehoopt. Nog nooit meegemaakt dat de haven oranje

<< In de Gusts is het soms echt afzien

kleurt van alle trysails die (vaak nieuw uit de zak) uitgetest werden. De Coastal was ca 12 NM en werd (heel mooi) gestart vanuit Kiel. We hebben gevaren met 1 rif en de heavy jib en de downwind (ca 125'TWA) met de Code-0. De tweede dag is ook besloten om een coastal te varen deze was 17 Nm. Er was wat minder wind bij de start (20 knopen), maar halverwege de race ging het los en ging de wind in vlagen tot 40 knopen. Heel bijzonder om te zien dat ca 60% van de deelnemers geen downwind voorzeil opzet en sommige deelnemers alleen op de fok varen. Wij zijn gestart met vol tuig en hebben dat de hele race zo gehouden. Het laatste uur hebben we samen met de Extra Djinn (ook vol tuig) gevaren. Het eerste stuk beide met de Code0 en vervolgens aan de wind tijdens een bui met enorm veel wind. Het water waaide uit het water. Niet te geloven dat we dit redelijk onder controle voeren met vol tuig. Uiteindelijk zat er 3 seconden tussen de finishtijd. Resultaten dag 1 een 9e en dag 2 een 7e plek in onze groep van 34 deelnemers.

De rating wordt berekend volgens Performance Curve - Constructed course. Alleen hierover

kun je al een boek schrijven, maar het komt erop neer dat je berekend wordt op basis van de snelheid die je haalt ten opzichte van de theoretische snelheid van jouw boot bij die TWA en windsnelheid. Leuke hieraan is dat de wind dus per rak gemeten wordt. Race 1 was dit gemiddeld 30 knopen en race 2 zelfs een gemiddelde van 35 knopen in rak 3 en 4!

Race dag 3 (woensdag)

Vandaag een coastal en 2 updown races gepland. Start coastal om 11:00 en start updown om 15:00. Door een misverstand hadden we een slechte start van de coastal en op een bezeild 1e en 2e rak verlies je dan enorm door de vuile wind. Nog geprobeerd om onder langzamere boten door te lopen met de Code0, maar daar waaide het te hard voor. Wel spektakel om te zien dat veel boten dat proberen, veel broaches gezien. Verder wel een lekkere race. Resultaat een 19e plaats. Om 15:00 starten de 2 up-down races. Er stond nog steeds behoorlijk wind, de 1e race blokkeerde het mechanisme van de spi-boom tijdens de gijp waarna we in een milde broach kwamen. Spinaker weg en verder downwind met de genua. Tijdens het



Starten met in zeer licht weer Rosetta en de nummers 1 en 2 in het eindklassement.

kruisrak het probleem opgelost zodat we tijdens de 2e ronde de spinaker weer konden zetten. Erg blij met toch nog een 13e plaats. De laatste race van de dag verliep zonder incidenten. We zaten wel verkeerd tijdens een shift. Resultaat 12e plaats. Was een lange dag. 09:00 wegvaren en 19:00 terug in de haven. Morgen wordt het nog gekker met 2 up-down races en vervolgens om 19:00 de start van de Offshore ! Maakt niet uit, dit is waar we voor gekomen zijn! Eerst 's avonds happy hour en buffet in de tent.

Race dag 4 en 5

Twee up-down races met een perfecte wind rond de 15 knopen en vervolgens de offshore van 85 Nm met kans op weinig wind. Race 1 hebben we een protest verloren. Wat in onze ogen onterecht was. De initiatiefnemer gaf aan dat we bij de bovenboei onder hem overstag zijn gegaan en dat hij uit moest wijken tot in de wind. Dit werd bevestigd door een getuige, we zaten echter vrij voor en voeren in een rechte lijn naar de boei. Als we fout waren, hadden we uiteraard een rondje gedraaid. Maar goed, wij hadden geen getuige. Dus op naar de volgende race. Deze liep wel aardig, slechte start, maar toch nog een 11,5e plaats

(patroonvorming?). Voor de 3e keer op exact dezelfde seconde als een concurrent dus een gedeelde 11e plaats (tot zover de discussie of het zin heeft om je landvasten op de kade te laten i.v.m. gewichtsbesparing). Terug naar de haven en de boot prepareren voor de Offshore. Esther aan boord en Mark van boord. De Offshore verliep prima. Vanwege afnemende en instabiele wind werd de race ingekort tot 72 Nm. We hebben hard gevaren, alle zeilen gebruikt en geen grote fouten gemaakt. In dit veld is dat echter niet voldoende, je moet keihard varen en bijzondere dingen doen om bovenin te eindigen. Voor ons een 15e plaats.

Race dag 6 (zaterdag)

Drie up-down races gepland. Na de offshore is de indeling in gold en silver fleet gemaakt en alle Nederlandse deelnemers hebben zich gekwalificeerd voor de gold fleet. Wel vreemd dat er maar 1 dag in de gold fleet geraced wordt, maar dat kwam zo uit met het weer en de besluiten die de commissie moest nemen. De wind was heel dun. Vandaag hadden we wel goede starts daarna alles gegeven, maar met 2 tot 6 knopen wind komen we niet echt goed uit de verf . . . 27e en 25e. We zien ook andere deelnemers worstelen

met deze omstandigheden. Team Pro4u heeft alleen maar top 3 plekken gevaren en scoort vandaag een 24 en een 15.

Terug in de haven werd het gelukkig droog, zodat we de boot niet in de regen om hoeven te bouwen naar delivery modus. Broer Pieter zat al in de trein voor de delivery samen met Radboud terug naar Nederland.

Samenvattend:

We hebben een heel mooi WK gevaren onder zeer uiteenlopende omstandigheden. Onze verwachting van rond de 20e plek is niet helemaal uitgekomen. Plek 28 is ook prima. We hebben gevaren voor wat we waard zijn, hard gewerkt en een supertijd gehad. Op naar 2025 !

Mark Huizinga – Rosetta Sailing Team

Foto's: Christian Beeck, Janis Spurdzins, Felix Diemer & Sascha Klahn



Mobiele zeilschool

In juni 2022 vond de eerste Mobiele Zeilles plaats in Den Haag. Dit was een groot succes. In aanloop naar The Ocean Race en het Allianz WK Zeilen in de haven van Scheveningen is Den Haag dit jaar dé plek om kennis te maken met zeilen. Voor Team West was dit de uitgelezen kans om de Haagse jeugd kennis te laten maken met de zeilsport.

Sinds 2014 heeft het Watersportverbond door middel van het jeugd watersportprogramma Optimist on Tour 125.000 kinderen kennis laten maken met watersport. Echter blijkt de afstand om hierna een vervolgstap te maken in de watersport naar watersportverenigingen of vaarscholen in eigen omgeving vaak nog te groot. Daarom introduceert het Watersportverbond samen met Team West en Gemeente Den Haag de Mobiele Zeilles. Met de Mobiele Zeilles wil het Watersportverbond de drempel om een eerste zeilles te volgen verder verlagen.

Dit Voorjaar kwamen de instructeurs van team West namelijk naar de Haagse jeugd toe. Gedurende vijf weken waren de grote vijvers in Madestein en Wateringseveld gevuld met optimisten. In deze optimisten Haagse scholieren die de allereerste beginselen van de zeilsport onder de knie aan het krijgen waren. En dit wat niet alleen gezapig halve wind op en neer varen, maar door de perfecte omstandigheden moest er ook echt gewerkt worden om de Optimisten aan de wind overleefd te houden. Aan het einde van de serie hebben wij 120 kinderen hun eerste officiële

zeildiploma uit mogen reiken. Voor een aantal smaakte dit naar meer en deze deelnemers hebben zich ondertussen ingeschreven voor een andere team west activiteit.

Mede door dit initiatief hopen we het aantal jeugdzeilers weer gestaag te laten groeien. Daarom zullen we volgend voorjaar op nog meer plekken, in samenwerking met meerdere gemeenten, dis initiatief verder uitbreiden.

Wordt vervolgd.....

ZOP



Bezoek onze winkel in Scheveningen

VROLIJK Watersport

- Pilots en Boeken
- Dekuitrusting
- Kleding
- Touw
- Onderhoud
- Veiligheid

- Navigatie
- Elektronica



We zijn geopend van maandag t/m zaterdag



Ruime winkel
Groot assortiment
Parkeerplaats voor de deur
Snel besteld via vrolijk.nl

Visafslagweg 1 (hal 18-20) • 2583 DM Scheveningen • 070 416 82 82 • info@vrolijk.nl

Scheveningen Week bij de ZOP.

Na de activiteiten met de Haagse zeilschool kwam één week later meteen alweer de volgende activiteit voor de jeugd, de Scheveningen Week!

De Scheveningen Week was een onvergetelijke vier dagen die plaatsvond van 9 tot 12 juli. Met een groep van dertig enthousiaste zeilers, bestaande uit 26 optimisten en 4 lasers, en zes ervaren trainers, werd er vier dagen lang voor de kust van Scheveningen gevaren onder super omstandigheden.

Op zondagochtend begonnen de zeilers vol verwachting aan de week, met een zacht briesje van 7 tot 14 knopen wind. Zonder aarzeling begaven ze zich met hun zeilboten op het water, klaar voor avontuur en soms wat competitie. De condities waren perfect om hun zeilvaardigheden te demonstreren en te verbeteren.

De volgende dag, op maandag, trok de wind iets aan, variërend tussen 9 en 15 knopen. Sommige zeilers kregen zelfs de kans om op een Nacra te foilen, een geweldige ervaring die ze niet snel zullen vergeten... Wie weet zijn de ouders al overtuigd om bij Nacra

langs te gaan.. De snelheid en het foilen was een nieuwe ervaring die ze nog niet hadden ervaren!

Dinsdag bracht een kleine uitdaging met zich mee toen de wind verder begon aan te trekken. Een deel van de zeilers koos ervoor om in de beschutting van de derde haven te varen om de kracht van de wind te trotseren. Ze leerden om te gaan met wisselende omstandigheden en pasten zich aan de nieuwe situatie aan, terwijl ze van elke leerzame ervaring genoten.

Woensdag bracht het hoogtepunt van de week, maar ook de meest uitdagende omstandigheden. De wind waaide hard, met snelheden tussen 19 en 25 knopen en hoge golven. Het was een ware test voor de vaardigheden en het doorzettingsvermogen van de zeilers. Een grote groep besloot zelfs een deel van de dag door te brengen op de Gipsy Moth, een legendarische boot met veel geschiedenis. Weer een prachtige ervaring

voor iedereen om de Noordzee te ervaren met golven en wind. De zeilers vonden het zo leuk dat ze iets langer op het water bleven dan afgesproken met hun ouders.. Na wat bezorgde blikken kwamen de kinderen dan uiteindelijk toch juichend de haven binnen varen.

Na vier dagen vol plezier, nuttige lessen en leuke wedstrijdjes, keerden de zeilers terug naar huis. Vermoeid, maar voldaan. De Scheveningen Week was weer voorbij en we kijken weer uit naar een nieuwe editie volgend jaar!

Naast de Scheveningen Week zijn er nog een tal van andere lessen en activiteiten die Team West organiseert vanuit Jachtclub Scheveningen en KVV de Kaag. Kijk dan ook snel op team-west.eu voor alle lessen!



SALTYCOLOURS.COM
sailing photography by Laurens Morel

Shot at the heart of the action



Uw vertrouwde adres aan de jachthaven

- Nieuw- en verbouw interieur en exterieur
- Teakdek restauratie en montage
- Marinedek montage
- Inbouw scheepsapparatuur
- Scheepsbeslag montage
- Onderhoudsplan opstellen en uitvoeren
- Schilder en lak werkzaamheden
- Gelcoat reparatie

Zeilcentrum Scheveningen
Hellingweg 100

2583 DX 's-Gravenhage
tel. 06 - 1214 0000

info@jachtservicescheveningen.nl
www.jachtservicescheveningen.nl



Voor al uw scheepsreparaties en jachtservice

Alle werkzaamheden boven de waterlijn

Levering en inbouw motoren

leidingwerkzaamheden

Laswerkzaamheden aan RVS, aluminium en staal

Het maken van staalconstructies en hekwerken e.d.

Levering en werkzaamheden volgens de VNSI voorwaarden

(voorheen Hellingbedrijf Scheveningen B.V.)

Boeg nautic scheveningen
Hellingweg 180, 2583 DX Scheveningen
Tel.: +31-(0)70 3514321, Fax: +31-(0)70 3512680



VAN AFMEREN TOT ZEILEN

MET HET A TM Z PAKKET VAN MAX BEHREND BENT U ALTIJD GOED VERZEKERD.



Bij Max Behrend bent u zowel op het water als op het land goed verzekerd. Neemt u meerdere verzekeringen af, dan kunt u tot wel 15% korting krijgen op het hele pakket. Meer weten of persoonlijk advies tel: 071 30 50 250

Max Behrend Verzekeringen BV Veerpolder 1-B - 2361 KV WARMOND
www.maximaal.info | info@maximaal.info



BOTENKRAAN
ZEILCENTRUM SCHEVENINGEN



- Botenkraan max. 20 ton
- Afspuiten
- Stalling terrein
- Hulp en materialen

HELLINGWEG 120 | SCHEVENINGEN | 070 350 40 34

WWW.MALHERBEGROEP.NL

**HIER UW
ADVERTENTIE?**

Informeer naar de
mogelijkheden bij
de havenmanager.



www.jachtclubscheveningen.com



Jewel Laser Solution BV

Lasergravure, een nieuw licht in de toekomst

uniek in Europa, 2,5 D gravure!



Lasergraveren is een flexibele manier om diverse materialen te graveren die met de traditionele manier van graveren niet mogelijk is. Het lasergraveersysteem is gekoppeld aan een computer met digitale scanner.

Voordelen

Snel
Nauwkeurig
Haarscherp

Materialen

Goud
Zilver
Titanium
Staal
Glas
Plastic
etc.

Producten

Ringen
Horloges
Manchetknopen
Hangers
Glazen
etc.

Mogelijkheden

Ieder lettertype
Handgeschreven tekst
Vingerafdruk
Foto's



Jewel Laser Solution BV
Goudenregenplein 1
2565 GH Den Haag
Tel: 070-4278914
Fax: 070-3569545

info@jewellasersolution.com
www.jewellasersolution.com

Openingstijden:
Dinsdag t/m Zaterdag van
10:00 - 18:00 uur

Ruim 10 jaar toonaangevend op lasergebied